

Rathaus-Korrespondenz

HERAUSGEGEBEN VOM MAGISTRAT. DER STADT WIEN. MAGISTRATSDIREKTION - PRESSESTELLE

WIEN I, RATHAUS, I. STOCK, TUR 309 b - TELEFON: 42 801, KLAPPEN 2232, 2233, 2236

FÜR DEN INHALT VERANTWORTLICH: WILHELM ADAMETZ

Montag, 23. August 1965

Blatt 2166

Ottakring bekommt ein neues Volksheim

=====

23. August (RK) Der Bau des Volksheimes Alt-Ottakring, 16, Ottakringer Straße, schreitet rüstig voran. Es soll die bereits bestehenden Volksbildungseinrichtungen in diesem Stadtteil, der einen starken Bevölkerungszuwachs verzeichnet, vervollständigen. Mit der Fertigstellung des Hauses ist noch Ende dieses Jahres zu rechnen.

Im Kellergeschoß des Volksheimes werden Bastel- und Laborräume eingerichtet, der darüberliegende Mehrzwecksaal wird 224 Personen fassen. Der Zugang zu diesem Saal führt durch ein geräumiges Vestibül, das auch für Ausstellungszwecke verwendet werden kann. Im westlichen Trakt des Gebäudes werden ein Kindergarten für zwei Gruppen, zwei Kurssäle und ein Büro eingerichtet. Das Volksheim Alt-Ottakring soll an die Heizungsanlagen des benachbarten Hochhauses Anschluß finden, der Vortragssaal wird mit einer eigenen Warmluftheizanlage ausgestattet.

- - -

Bürgermeister Marek begrüßt Sprachpädagogen-Kongreß
=====

23. August (RK) Heute vormittag wurde im Auditorium maximum der Wiener Universität der 13. Kongreß für Logopädie und Phoniatrie eröffnet. In seiner Begrüßungsansprache für die Tagungsteilnehmer führte Bürgermeister Marek aus:

"Als Bürgermeister der Stadt Wien empfinde ich besondere Freude und Genugtuung darüber, daß die Internationale Gesellschaft für Logopädie und Phoniatrie nunmehr schon zum fünften Mal ihren Kongreß in der österreichischen Metropole, auf diesem historischen Boden der Medizin, abhält. Erlauben Sie mir daher, Sie besonders herzlich zu begrüßen, allen voran den Senior und Begründer der Wiener Schule für Sprach- und Stimmgestörte, Professor Emil Fröschels, der trotz seines hohen Alters die Beschwerden der weiten Reise von New York nach Wien nicht gescheut hat. Ihre Anwesenheit in den Mauern unserer Stadt bedeutet für uns, meine Damen und Herren, eine besondere Ehre und eine Anerkennung der Erfolge, die unsere Ärzte und Pädagogen auf dem Gebiet der Bekämpfung der Sprachstörungen seit mehr als einem halben Jahrhundert verzeichnen konnten. Wir haben Sie nicht vergessen, als Sie von der Barbarei des nationalsozialistischen Regimes gezwungen wurden, die Heimat zu verlassen und freuen uns umso mehr, Sie an der langjährigen Stätte Ihres Wirkens willkommen heißen zu dürfen.

Schon im Jahre 1912 haben sich hier Rothe, und wenig später Rothe und Fröschels gemeinsam um die Therapie sprach- und stimmgestörter Kinder bemüht. Im Jahre 1921 bestanden bereits acht Heilkurse und fünf Sonderklassen sowie Ausbildungsmöglichkeiten für Sonderschullehrer. Wir sind glücklich darüber, daß heute in unserer Stadt zum Wohle der sprachbehinderten Kinder zwölf eigene Klassen, 23 Kurse und mehrere Sonderkindergärten unterhalten werden.

Professor Emil Fröschels, den Begründer der Wiener Logopädischen Schule, muß es mit berechtigtem Stolz erfüllen, daß die von ihm 1924 in Wien ins Leben gerufene Organisation gegenwärtig 30 Gesellschaften mit zusammen über 17.000 Mitgliedern - Ärzten, Logopäden und Heilpädagogen - umfaßt. Als Wiener Bürger-

meister danke ich Herrn Professor Fröschels ganz besonders vor allem dafür, daß er, der 1938 seine Heimat verlassen mußte, trotz allem nie vergessen hat, daß Wien die Geburtsstätte der Logopädie gewesen ist.

Drei Hauptreferate und mehr als 170 Vorträge auf dem Programm Ihres Kongresses stehen im Dienste jener Heilkunst, die mit modernsten medizinischen und psychologischen Mitteln die Ursachen der Sprach- und Stimmstörungen bei Kindern und Erwachsenen ergründen, ihnen ihr seelisches Gleichgewicht zurückgeben und sie wieder zu selbstsicheren Menschen machen sollen.

Ich hoffe, daß ich Sie, meine Damen und Herren, die eine Therapie der Entspannung und des Ausgleichs zum Wohle Ihrer Mitmenschen praktizieren, nicht besonders dazu einladen brauche, neben Ihrer Arbeit hier in Wien auch Stunden der Muße und des kulturellen und künstlerischen Genusses zu erleben. Ich wünsche Ihnen nicht bloß reiche wissenschaftliche Ausbeute, sondern heiße Sie in diesem schönen, spätsommerlichen Wien auch ganz persönlich willkommen und lade Sie ein, Ihre freie Zeit nicht zuletzt dem freundschaftlichen Kennenlernen unserer Stadt und ihren Bewohnern zu widmen."

- - -

Rundfahrten "Neues Wien"

=====

23. August (RK) Mittwoch, den 25. August, Route 3 mit Albertina-Passage, Historischem Museum der Stadt Wien, Schweizer Park mit Museum des 20. Jahrhunderts, Laaer Berg mit Aufforstung und Bad und Volkspark, Per Albin Hansson-Siedlung, Schule Wienerfeld-West, Einfahrt der Südbahn, Sportanlage Nothnagelplatz und Volksheim Arthaberplatz sowie sonstigen städtischen Anlagen und Einrichtungen. Abfahrt vom Rathaus, 1, Lichtenfelsgasse 2, um 13.30 Uhr.

- - -

Nach Einführung der Totmann-EinrichtungWiener Stadtbahn - das sicherste Verkehrsmittel
=====

23. August (RK) Nach der Einführung der Totmann-Einrichtung auf der Wiener Stadtbahn und der gleichzeitigen Verbesserung des Signalsystems kann man die Wiener Stadtbahn noch mehr als bisher als das sicherste Wiener Verkehrsmittel bezeichnen. Durch diese beiden Neueinführungen, die außerdem eine Personalersparnis von ungefähr 100 Mann bringen, ist nach menschlichem Ermessen jeder Zugunfall auf der Stadtbahn unmöglich geworden.

Bei einer Pressebesichtigung informierte heute die mit der Vertretung des erkrankten Stadtrates Dr. Wollinger beauftragte Gemeinderätin Dr. Maria Schaumayer, unterstützt von den Fachleuten der Verkehrsbetriebe, die Journalisten an Ort und Stelle über die Totmann-Einrichtung und deren Wirkungsweise. An der Pressekonferenz nahmen auch die Gemeinderäte Haag und Lanc, in Vertretung des Generaldirektors der E-Werke Direktor Dipl.-Ing. Ruiss, Verkehrsbetriebe-Direktor Dr. Mauric und Vizedirektor Dipl.-Ing. Körber sowie der Leiter der Betriebsgruppe Senatsrat Dipl.-Ing. Pins und der Leiter der technischen Gruppe Senatsrat Dipl.-Ing. Schemel teil.

Dr. Schaumayer sagte, daß man hoffe, die Anfangsschwierigkeiten bald überwinden zu können und verwies darauf, daß es schon jetzt kaum mehr zu nennenswerten Verspätungen kommt.

Senatsrat Dipl.-Ing. Schemel teilte mit, daß 130 Triebwagen und 160 Signale auf der Strecke umgebaut werden mußten. Die Wagen und jedes einzelne Signal wurden von der Aufsichtsbehörde genau geprüft.

In einem Sonderzug ging es dann zum neuen Stellwerk Meidling, das gleichzeitig mit der Einführung der Totmann-Einrichtung seinen Betrieb aufnahm.

Die Wirkungsweise der neuen Sicherheitseinrichtung

Die Direktion der Wiener Verkehrsbetriebe hatte schon vorlangem den Plan gefaßt, das seit 1925 auf der Stadtbahn bestehende Signalsystem zu verbessern und die sogenannte "magnetische Zugbeeinflussung" einzuführen, weil damit sowie durch die

gleichzeitige Einführung der sogenannten "Totmann-Einrichtung" nicht nur eine Erhöhung der Fahrsicherheit erreicht, sondern auch die Einsparung der Bahnsteigabfertiger ermöglicht, also eine beträchtliche Personaleinsparung erzielt werden kann.

Nach mehr als zweijähriger Bauzeit wurde nun am Montag, dem 16. August, der Betrieb mit den beiden genannten Einrichtungen aufgenommen.

Bisher war jeder Stadtbahnzug an der **Zugsspitze** mit zwei Bediensteten - Fahrer und Zugsbegleiter besetzt - wobei dem Zugsbegleiter die wichtige Aufgabe zufiel, die Streckensignale mitzubeobachten.

Die Neuerung besteht darin, daß nunmehr jedes Streckensignal mit einem Magnet im Gleisbett gekuppelt ist, der auf einen Empfangsmagnet im **führenden** Triebwagen einwirkt, sodaß ein Zug, der ein "Halt" zeigendes Signal überfährt, durch eine Vollbremsung zum Stehen gebracht wird. Steht jedoch das Streckensignal auf "Grün", so wird das Magnetfeld des Gleismagneten ausgelöscht, sodaß keine Einwirkung auf das Fahrzeug stattfindet und der Zug seine Fahrt ungehindert fortsetzen kann. Die Sicherheit hängt also nicht mehr nur davon ab, ob der Fahrer die Signale verläßlich beachtet und entsprechend handelt, sondern wird durch das neue Signalsystem zwangsläufig gewährleistet.

Um nun den Fahrer allein, also ohne Zugsbegleiter, mit der Führung eines Zuges betrauen zu können, wurde weiters die sogenannte "Totmann-Einrichtung" auch "Sicherheitsfahrschaltung" (Sifa) genannt, in jedem Triebwagen eingebaut, die bewirkt, daß bei Aktionsunfähigkeit des Fahrers der Zug sofort selbsttätig eingebremst wird.

Wie die Bezeichnung "Totmann-Einrichtung" andeutet, muß dieselbe bei plötzlicher Unpäßlichkeit des Fahrers, im extremsten Fall bei dessen Tod am Fahrschalter, den Zug unverzüglich zum Stillstand bringen. Die Sicherheitsfahrschaltung kontrolliert den Fahrer auf seine ständige Wachsamkeit. Dies geschieht in der Weise, daß der sitzende Fahrer ständig ein nach oben gefedertes Pedal niedertreten muß, wobei er aber dieses Pedal alle 15 Sekunden kurzzeitig loszulassen hat. Wird das Loslassen nach dieser Zeit versäumt, so ertönt am Fahrerplatz eine Hupe, welche den Fahrer zum Lüften des Pedals mahnt. Reagiert der Fahrer jedoch innerhalb

von weiteren drei Sekunden nicht auf den Hupton, so wird der Stadtbahnzug nach Ablauf dieser Zeit automatisch vom Fahrstrom abgeschaltet und eingebremst. Würde der Fahrer zum Beispiel bei Unpäßlichkeit vom Sitz stürzen, so bremst sich der Zug ebenfalls nach drei Sekunden von selbst ein.

Die beiden beschriebenen Einrichtungen sind also durchaus in der Lage, den Zugsbegleiter an der Zugsspitze vollwertig zu ersetzen. Der Zugsführer konnte deshalb auf den mittleren beziehungsweise auf den Schlußtriebwagen eingesetzt werden, von wo aus er den Aus- und Einsteigevorgang des ganzen Zuges besser beobachten und die Abfertigung vornehmen kann.

Er begibt sich zu diesem Zweck vom Wagen zum nächsten Mikrophon am Bahnsteig, ruft den Stationsnamen aus und warnt nach Beendigung des Aus- und Einsteigens die Fahrgäste durch den Zuruf "Achtung - Zug wird abgefertigt" - "Türen schließen" und stellt zugleich das Türschließsignal für den Fahrer. Dann überzeugt sich der Zugsbegleiter, ob kein Fahrgast zwischen einer Türeingeklemmt ist, besteigt die Plattform und fertigt vom Wageninneren den Zug ab. Dadurch wurde die Einsparung der Bahnsteigabfertiger möglich.

Für die Umstellung der gesamten Stadtbahn auf Totmann-Betrieb waren also viele technische Änderungen nötig, und zwar: die Ausrüstung aller Streckensignale mit Gleis-Sendemagneten, der Einbau von Empfangsmagneten mit Übertragung des Empfangsbefehles auf die Bremsenrichtung in allen Triebwagen, der Einbau der Totmann-Schalter und die Änderung der Türsteuereinrichtung in allen Triebwagen, die Neuinstallierung von Abfertigungssignalen und Lautsprecheranlagen auf allen Bahnsteigen. Gleichzeitig mit der Umstellung auf Totmann-Betrieb mußte in der Meidlinger Hauptstraße ein neues Stellwerk errichtet werden.

Alle diese Arbeiten mußten während der vollen und ungestörten Aufrechterhaltung des Betriebes vorgenommen werden. Es mußte das gesamte Fahrpersonal sowie die Stellwerkswärter und die Werkstättenbediensteten auf die neuen Einrichtungen einbeziehungsweise umgeschult werden.

Die Umstellung selbst hat gezeigt, daß die technischen Einrichtungen zufriedenstellend arbeiten. Trotzdem haben sich betrieblich einige Umstellungsschwierigkeiten ergeben, die ver-

schiedentlich zu Verspätungen geführt haben, die aber vorwiegend in der Ungewohntheit der Bedienung der Apparaturen durch die Fahrbediensteten liegen. Auch die Bedienung des ganz modernen Gleisbildstellwerkes Meidlinger Hauptstraße weicht erheblich von der Bedienung des alten mechanischen Stellwerkes ab, sodaß es auch hier seitens der Bediensteten noch einiger Einarbeitung bedarf.

Die Verkehrsbetriebe sind jedoch bemüht, durch fortgesetzte Schulung des Personals und durch rasche Behebung die auftretenden Störungen auf ein Mindestmaß zu beschränken, um möglichst bald die minuziöse Einhaltung des Fahrplanes, so wie bisher, zu erreichen.

- - -

Wieder einmal ein schöner Badesonntag

=====

23. August (RK) Der heuer gar nicht freundliche Wettergott bescherte den Wienern diesmal ein ganz passables Wetter zum Wochenende. Trotz der lachenden Sonne kamen aber gestern Sonntag wieder nur relativ wenige Badegäste in die städtischen Sommerbäder, nämlich insgesamt 28.900. Das Gänsehäufel besuchten 12.000 Badegäste, das Laaer Berg-Bad 3.000, das Strandbad Alte Donau 2.700, Krapfenwaldl- und Kongreßbad je 2.000, das Ottakringer Bad 1.600 und das Theresienbad 1.300.

Die Wochenfrequenz in den städtischen Sommerbädern schaut wesentlich günstiger aus: während in der Vorwoche insgesamt 45.000 Besucher gezählt wurden, kam letzte Woch fast die doppelte Anzahl, nämlich 88.100.

- - -

Stadtrat a.D. Anton Rohrhofer gestorben
=====

23. August (RK) Samstag, den 21. August ist der ehemalige Amtsführende Stadtrat für Wirtschaftsangelegenheiten sowie für Baubehördliche und sonstige technische Angelegenheiten, Kommerzialrat Anton Rohrhofer, im 82. Lebensjahr gestorben. Stadtrat a.D. Rohrhofer gehörte dem Wiener Gemeinderat von 1945 bis 1950 an und war ebensolang Amtsführender Stadtrat. 1958 wurde ihm anlässlich der Vollendung seines 75. Lebensjahres in Würdigung der Verdienste um die Stadt Wien der Ehrenring der Stadt Wien verliehen.

Die Trauerfeier findet Freitag, den 27. August, um 14 Uhr, im Simmeringer Friedhof statt. Am Grabe des Verstorbenen wird ein Kranz der Stadt Wien niedergelegt werden.

Bürgermeister Bruno Marek hat heute an die Witwe, Frau Maria Rohrhofer, ein Kondolenzschreiben gerichtet, in dem es heißt:

"Zum Ableben Ihres Gatten Anton Rohrhofer, Träger des Ehrenringes der Bundeshauptstadt Wien, spreche ich Ihnen und Ihrer Familie im Namen der Wiener Stadtverwaltung und im eigenen Namen mein aufrichtiges Beileid aus. Sein verdienstvolles langjähriges Wirken als Stadtrat für Wirtschafts- und für Baubehördliche und sonstige technische Angelegenheiten gerade in den schwierigen Nachkriegsjahren wird die Erinnerung an ihn stets wachhalten."

+

Anton Rohrhofer stammte aus einer alten Wiener Fuhrwerkerfamilie, besuchte die Volks- und Bürgerschule und die Handelsschule. 1919 nach Rückkehr vom ersten Weltkrieg übernahm er die väterliche Firma, die er zu einem modernen Großbetrieb ausbaute. 1925 gründete Rohrhofer den Verband der Transportgewerbetreibenden, 1928 wurde er Vorsteher der Genossenschaft der Wiener Großfuhrwerker. Von 1934 bis 1938 war er Innungsmeister der Österreichischen Fuhrwerkerinnung, die ihn auch in die Wiener Handelskammer entsandte.

In der Zeit der nationalsozialistischen Herrschaft wurde er aller seiner Funktionen enthoben. Seit dem Jahre 1940 war er in der Widerstandsbewegung tätig. Im Jahre 1945 übernahm er sofort wieder die Leitung der Wiener Fuhrwerkerinnung und am 4. September 1945

wurde er von der ÖVP als Stadtrat nominiert. Bei den Novemberwahlen 1945 wurde er Landtagsabgeordneter und Gemeinderat der ÖVP. Als Stadtrat war er bis zum Februar 1950 tätig, und zwar führte er zunächst die damalige Verwaltungsgruppe VI, Wirtschaftsangelegenheiten, und dann die Verwaltungsgruppe VII, Baubehördliche und sonstige technische Angelegenheiten. Nach seinem Ausscheiden als Stadtrat war er wieder in seiner Firma tätig und wurde Obmann der Sektion Verkehr der Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft.

- - -

Rinderhauptmarkt vom 23. August

=====

23. August (RK) Neuzufuhren Inland: 64 Ochsen, 216 Stiere, 516 Kühe, 84 Kalbinnen, Summe 880. Gesamtauftrieb dasselbe, verkauft wurde alles.

Preise: Ochsen 15 bis 17 S, extrem 17.30 bis 18 S (7 Stück), Stiere 14.50 bis 17.20 S, extrem 17.30 bis 17.60 S (6 Stück), Kühe 11 bis 13.80 S, extrem 13.70 bis 15 S (14 Stück), Kalbinnen 14 bis 16.50 S, extrem 16.60 bis 16.80 S (3 Stück), Beinlvieh Kühe 9 bis 10.80 S, Ochsen und Kalbinnen 11.80 bis 14.60 S.

Der Durchschnittspreis ermäßigte sich bei Kalbinnen um 28 Groschen und erhöhte sich bei Ochsen um 5 Groschen, bei Stieren um 6 Groschen und bei Kühen um 7 Groschen je Kilogramm. Der Durchschnittspreis einschließlich Beinlvieh beträgt bei: Ochsen 16.14 S, Stieren 16.03 S, Kühen 11.75 S, Kalbinnen 15.22 S. Beinlvieh notierte unverändert.

- - -