

# Rathaus-Korrespondenz

EIGENTÜMER, HERAUSGEBER, VERLEGER UND DRUCK:  
PRESSE- UND INFORMATIONSDIENST DER STADT WIEN

1, RATHAUS, HALBSTOCK, TÜR 247 d-i, 1082 WIEN - TELEPHON 42 805, KL. 2971-2974, FS (7) 5662  
CHEFREDAKTEUR UND FÜR DEN INHALT VERANTWÖRTLICH: WILHELM ADAMETZ

Samstag, 27. April 1968

Blatt 1152

Gesperrt bis Sonntag, den 28. April, 19.30 Uhr:

"War net Wien, wann net grad aufgrabn wurd ..."  
=====

Bürgermeister Bruno Marek über Probleme der Straßeneinbauten

27. April (RK) Im Rahmen der Sendereihe "Wiener Probleme" sprach Bürgermeister Bruno Marek am Sonntag, dem 28. April, um 19.30 Uhr im Programm Österreich Regional von Radio Wien über Probleme der Straßeneinbauten.

Im einzelnen führte der Bürgermeister aus:

"Vielleicht ist Ihnen in den letzten Tagen ein großformatiges Plakat aufgefallen, das auf blauem Hintergrund eine Fahrverbotstafel zeigt und mit den Worten "Bitte nicht ärgern. Es geschieht für Wien - für Sie!" um Verständnis für die Bauarbeiten auf den Wiener Straßen wirbt. Der Zeitpunkt, zu dem die Stadtverwaltung dieses Plakat herausgebracht hat, wurde ganz bewußt mit April gewählt, weil zugleich mit Einsetzen der wärmeren Jahreszeit auch die Tief- und Straßenbauarbeiten wieder beginnen. Die von den Autofahrern so gefürchteten Fahrverbots-, Umleitungs-, Halte- oder Parkverbotstafeln wachsen nur so aus dem Boden und den Fußgängern wird das Leben durch Erdhaufen, überdeckte Baugruben und Engstellen im Gehsteigbereich erschwert. Anstatt den Duft der blühenden Bäume und der frischgepflanzten Blumen in den Straßen und auf den Plätzen Wiens atmen zu können, verspürt man an jeder Ecke den unangenehmen Geruch, der sich aus heißen Teerkübeln erhebt.

./.

Gerade die warme Jahreszeit ist aber eine Voraussetzung für solche Arbeiten. Sie erfordern eine höhere Außentemperatur und halbwegs beständiges, beziehungsweise trockenes Wetter. Die Möglichkeiten, auch im Winter auf offener Straße zu arbeiten, sind in unseren Breitegraden sehr beschränkt, und die Bautechnik hat noch keine Methode entwickeln können, die eine Winterarbeit in großem Umfang ähnlich wie bei Hochbauten erlaubt.

Unter den Straßen einer Stadt liegen viele Rohre und Kabeln, die von Zeit zu Zeit repariert oder ausgewechselt werden müssen, weil sie - wie alles andere - altern oder weil ihre Kapazität für die ständig steigenden Belastungen nicht mehr ausreicht. Als Erschwernis kommt noch hinzu, daß Wien in punkto Versorgungsleitungen einen großen Nachholbedarf hat, der auf den Krieg und die Nachkriegsjahre, als lebensnotwendigere Dinge getan werden mußten, zurückzuführen ist. Wie wichtig es aber ist, für die Erneuerung der alten Rohre und Kabel zu sorgen, wird uns bewußt, wenn ein Gebrechen auftritt, oder wenn in einem Haus keine neuen Geräte angeschlossen werden dürfen. Wie schwierig und umfangreich die Instandhaltungsarbeiten an den Versorgungsleitungen einer Stadt sind, davon kann man sich erst ein Bild machen, wenn man bedenkt, daß unter jeder Straßendecke Kanäle, Gas- und Wasserleitungen, sowie Strom- und Telefonkabel liegen. Um eine Zahl zu nennen, die einen Eindruck von den alljährlich notwendigen Arbeiten an der "Unterwelt" Wiens vermitteln: Im Durchschnitt sind jährlich 16.000 bis 18.000 Aufgrabungen erforderlich.

Vielfach wird der Wiener Stadtverwaltung der Vorwurf gemacht, die Arbeiten an den Straßeneinbauten gingen zu langsam vor sich, an manchen Baustellen wäre tagelang kein Arbeiter zu sehen. Ich stehe nicht an, solche Vorkommnisse zu bestätigen, möchte aber doch bei dieser Gelegenheit auf die vielen möglichen Ursachen dafür hinweisen. Zumeist traten durch ungünstige Witterungsverhältnisse Verzögerungen ein. Es können aber auch schlechte Bodenverhältnisse die Schuld an einer längeren Bauzeit tragen. Und es darf auch nicht vergessen werden, daß die Baufirmen auf Grund ihres Leistungsvermögens das Arbeitstempo bestimmen.

Große technische Schwierigkeiten

Auch läßt es sich nicht umgehen, daß mitunter an nahezu ein und derselben Stelle zweimal oder sogar mehrmals hintereinander aufgegraben werden muß. Von Gebrechen, die nacheinander an verschiedenen Straßeneinbauten auftreten und zweimaliges Aufgraben erfordern, möchte ich gar nicht sprechen. Es ist selbstverständlich, daß nichts gegen solche Ereignisse schützt. Aber auch vorausgeplante Arbeiten können mitunter nicht auf einmal durchgeführt werden. Die Leitungen und Kabeln dürfen nämlich nicht untereinander, sondern müssen nebeneinander in verschiedenen Tiefen liegen, damit bei Reparatur eines einzelnen Stranges nicht alle anderen in Mitleidenschaft gezogen sind. Zwischen Gas- und Stromleitungen müssen wegen Explosionsgefahr Sicherheitsabstände eingehalten werden und aus demselben Grund darf nicht zur gleichen Zeit an ihnen gearbeitet werden. Bei der schon erwähnten Vielzahl von Straßeneinbauten können Sie sich vorstellen, daß eine Straße über ihre ganze Breite mit Leitungen belegt ist. Wollte man nun alle Reparaturen oder Neulegungen zur gleichen Zeit vornehmen, so müßte die ganze Straße aufgegraben werden, das heißt, sie müßte für den Verkehr zur Gänze gesperrt werden. Außerdem wäre es bei schmalen Gassen gar nicht möglich, das gesamte Aushubmaterial am Straßenrand unterzubringen. Sie sehen, daß es in solchen Fällen zweckmäßiger ist, zweimal hintereinander aufzugraben, als die Straße für eine Zeitlang vollkommen lahmzulegen und den Anrainern, den Geschäftsleuten und den Hausbewohnern, eine wesentlich größere Belastung aufzuerlegen.

Nun noch ein Wort zu der oft ausgesprochenen Forderung nach Koordinierung der Tiefbauarbeiten. Seitens der Stadtverwaltung besteht eine solche Koordinierung und es wird laufend daran gearbeitet, um sie weiter zu verbessern. Es muß aber oft eine große Zahl verschiedener Interessen, ja mitunter sogar gegensätzlicher Art, berücksichtigt werden. Es muß eine Übereinstimmung seitens der zuständigen Ämter und Behörden der Stadt Wien und des Bundes gefunden werden und es sollen die Interessen der Eigentümer von Wohn- und Geschäftshäusern und jene der Mieter gewahrt bleiben. Dabei jedem Recht zu tun,

ist eine schwierige Sache. Die Koordinierung der Tiefbauarbeiten in Wien obliegt der Magistratsabteilung für Straßenbau. Bei ihr müssen alle anderen Abteilungen, die mit Straßeneinbauten befaßt sind, die geplanten Arbeiten anmelden. Sie sammelt die geäußerten Wünsche und stellt die Verständigung der einzelnen Abteilungen untereinander her.

Eine weitere Koordinierungsmaßnahme wird von der Stadtbauamtsdirektion durchgeführt: Sie erstellt für die Tiefbauabteilung der Stadt Wien einen Dreijahresplan, der alle Bauvorhaben einschließt und auch jene des Kabelbauamtes der Postverwaltung berücksichtigt. An Hand dieses Planes werden dann die einzelnen Arbeiten aufeinander abgestimmt.

#### Der Wiener Zehnjahresplan

Und als drittes ist nun die Stadtbauamtsdirektion an die Ausarbeitung eines Zehnjahresplanes für alle Bauvorhaben der Stadt Wien herangegangen. Das Konzept wird die projektierten Wohnhausbauten und die in der Folge notwendigen öffentlichen Einrichtungen wie Schulen, Kindergärten, Bäder, Parkanlagen, Märkte, Volksheime usw. beinhalten und die dafür erforderlichen Kosten ausweisen. Da dieser Zehnjahresplan selbstverständlich auch die Straßen und Straßeneinbauten berücksichtigt, bedeutet auch das eine Koordinierung der Tiefbauarbeiten. Die Stadt Wien hat mit der Erstellung eines solchen langfristigen Konzeptes Neuland betreten. Wir kennen keine Stadt, die schon ein ähnliches Konzept erstellt hätte, und können daher nicht auf die Erfahrung anderer aufbauen. Ich bin aber davon überzeugt, daß den Technikern und Beamten unserer Stadtverwaltung die Erstellung dieses Zehnjahresprogrammes gelingen wird, und daß damit ein weiterer Schritt zur planvollen Entwicklung unserer Heimatstadt getan werden kann.

Der Wiener Mundartdichter Josef Weinheber schrieb einmal ein Gedicht mit dem Titel "Es wäre nicht Wien". Daraus möchte ich einen Vers zitieren, weil er zu unserem heutigen Gesprächsthema paßt:

"War net Wien, wann net grad  
aufgrabn wurdt in der Stad,  
daß die Kübeln mit Teer  
sperrn den Fremdenverkehr."

Wäre Weinheber nicht Wiener gewesen, hätte er in einer anderen Großstadt gelebt, so hätte sein Gedicht mit Ausnahme des Namens wahrscheinlich genau so gelautet. Wenn eine Stadt lebt, wenn sie sich weiterentwickelt, wenn sie den sich ständig ändernden Wünschen und Anforderungen ihrer Bewohner angeglichen wird, dann muß Altes verbessert und Neues geschaffen werden. Nur in einer zum Sterben verurteilten Stadt wird es keine Baustellen und keine Baugruben geben.

Zum Abschluß daher nochmals die Bitte: Ärgern Sie sich nicht, wenn nun wieder an vielen Stellen aufgegraben wird. Es geschieht für unsere Heimatstadt, für Wien. Es geschieht für alle Wienerinnen und Wiener und es geschieht nicht zuletzt auch zu Ihrem persönlichen Wohl."

- - -

Windtenstraße in Favoriten ab Montag wieder befahrbar  
=====

27. April (RK) Die Windtenstraße zwischen Triester Straße und Raxstraße im 10. Bezirk ist ab Montag den 29. April wieder befahrbar. Der endgültige Fahrbahnbelag wird im Juni aufgebracht werden.

- - -

Bundesstellen interessierten sich für Schwanzer-Pavillon

Nunmehr aus budgetären Gründen Teilnahme an EXPO 1970 abgelehnt -  
Solange keine Änderung auf Bundesebene, verfolgt Gemeinde das Pro-  
jekt nicht weiter

27. April (RK) Wegen der in letzter Zeit diskutierten Möglichkeit der Errichtung eines Ausstellungspavillons über dem Donaukanal sind an den Bürgermeister von Gemeinderäten zweier Parteien Anfragen gerichtet worden. In deren Beantwortung hat nun Bürgermeister Bruno Marek mitgeteilt, daß der Magistrat verschiedene Ausstellungsprojekte, von denen einige von namhaften Architekten stammen, geprüft hat. Unter diesen befand sich auch der Vorschlag des Architekten Schwanzer, der einen Großpavillon über dem Donaukanal im Abschnitt Schwedenbrücke-Urania vorsieht. Für den Gedanken eines Großpavillons über den Donaukanal zeigte auch der Bund Interesse. So richtete das Bundesministerium für Auswärtige Angelegenheiten in seiner Note vom 14. März 1968 (Zl. 232.092-Kultbi/68), an die Magistratsdirektion die Frage, ob der geplante Großpavillon nach Beendigung der Ausstellung in Wien allenfalls bei der EXPO 1970 in Osaka aufgestellt werden könnte, weil dieser Pavillon - nach Ansicht des Bundesministeriums für Auswärtige Angelegenheiten - sowohl flächenmäßig als auch in künstlerischer Hinsicht geeignet wäre, Österreich bei der EXPO 1970 zu repräsentieren. Ein weiterer Vorteil dieses Projektes wäre gewesen, daß der planende Architekt ein Bausystem vorgeschlagen hatte, bei dem der verlorene Aufwand sich in sehr engen Grenzen gehalten hätte und tatsächlich nur in dem Arbeitsaufwand für den Auf- und Abbau bestanden hätte, während das Material volle Weiterverwendung hätte finden können.

In einer weiteren Note vom 4. April 1968 (Zl. 233.028-Kultbi/68), teilt das Bundesministerium für Auswärtige Angelegenheiten jedoch mit, daß im Hinblick auf die budgetäre Lage keine Mittel für eine offizielle österreichische Beteiligung an der Weltausstellung 1970 in Osaka bereitgestellt werden können. Die Stadt Wien wird das gegenständliche Projekt daher, sofern sich keine Änderung der Situation auf Bundesebene ergibt, nicht weiter verfolgen.

### Jazz für Wiens Jugend

27. April (RK) Kommenden Freitag, dem 3. Mai, um 16 Uhr, wird der Wiener Jugend die Möglichkeit geboten, erstklassige Jazzmusik zu hören:

Im Saal des ÖGB-Hauses, Wien 4, Treitlstraße 3 (Porrhaus), wird vom Kulturamt der Stadt Wien ein Jazz-Nachmittag veranstaltet. Das Erich Kleinschuster-Sextett, R. Politzer und H. Salomon, werden Kompositionen von Duke Ellington, George Gershwin und Dizzy Gillespie zum Besten geben.

Erich Kleinschuster, der neben Fatty George zum populärsten Jazz-Interpreten Wiens und darüber hinaus ganz Österreichs zählt, wird an Hand der dargebotenen Kompositionen die Grundlage, die musterstilistische Entwicklung und die bedeutendsten Persönlichkeiten des Jazz, dessen Bogen heute von der "ernsten Konzertmusik" bis in die Bereiche der Soul- und Beatmusik reicht, erläutern.

Mit dieser Veranstaltung soll der Wiener Schuljugend Gelegenheit zur Konfrontation mit guter Jazz-Musik gegeben und gleichzeitig auf den ab kommenden Herbst am Konservatorium der Stadt Wien beginnenden Jazz-Unterricht hingewiesen werden.

- - -

Direktor Dr. Günter Busch (Kunsthalle Bremen) spricht über

=====  
 "Pablo Picasso" - ein künstlerisches Schaffen durch 60 Jahre"  
 =====

27. April (RK) Kommenden Dienstag, den 30. April, um 18.30 Uhr, wird im Rahmen der vom Institut für Wissenschaft und Kunst veranstalteten Reihe "Pablo Picasso - Leben und Werk", Direktor Dr. Günter Busch über "Pablo Picasso - ein künstlerisches Schaffen durch 60 Jahre" sprechen.

Ort der Veranstaltung: Vortragssaal des Museums für Angewandte Kunst, 1, Weiskirchnerstraße 3.

- - -

Tramwayjubiläum vor der Tür  
=====

27. April (RK) In Wien läßt sich's gut leben. Zu dieser Feststellung kommen nicht nur Wiener, sondern auch Fremde. Wenn man noch dazu liest, daß kaum eine Woche vergeht, ohne daß der Bürgermeister der Bundeshauptstadt nicht ein paar hundertjährigen Wienern zum Jubelfest gratulieren kann, so kann man den Satz ruhig noch ergänzen: In Wien läßt sichs gut und lange leben!

Eine besonders populäre Hundertjährige wird schon in wenigen Wochen Anlaß geben, ein bisserl Besinnlichkeit und Rückschau walten zu lassen, ohne daß dabei dem Gedanken an das moderne Wien Abbruch getan wird. Unsere oft geschmähte, viel betratschte, hundertmal am Tag gelästerte und doch nicht aus dem Leben der Wiener wegzudenkende Tramway wird hundert Jahre alt. Genau am 8. Mai 1868 wurde von der Wiener Tramwaygesellschaft das übernommen und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht, was vor dem als Kaiser Franz Josef I. Pferdeeisenbahn gleicher Weise Mut und Unmut der Wiener erregte.

Als die Mauern fielen ...

... schrieb man das Jahr 1858. Die Befestigungswerke um die Innere Stadt wichen der Ringstraße. Und auf den angrenzenden Flächen bis weit zum Linienwall (dem heutigen Gürtel) entstand ein einheitliches Stadtgebiet. Zugleich mit der Stadt selbst wuchs aber auch das Bedürfnis ihrer Bürger nach einer besseren Verkehrsverbindung in die Vororte. Da man schon seit einiger Zeit über Erfahrungen auf dem Gleissektor verfügte, lag der Gedanke nahe, ein Verkehrsmittel für die Öffentlichkeit mit Hilfe dieser "Eisenbahn" zu schaffen. Die erste Probelinie wurde im Jahr 1865 auf der 3,5 Kilometer langen Strecke vom Schottenring bis Hernals und später bis Dornbach eingerichtet. Eben jene Pferdeeisenbahn, die Vorläufer der Tramway war.

Die richtige Tramway mit einem Liniennetz von fast zwölf Kilometern und 125 Wagen entstand allerdings erst, als die Wiener Tramwaygesellschaft, die am 8. Mai 1868 die Dornbacher Linie erworben hatte, im wahrsten Sinne des Wortes die Zügel ergriff. Diese Gesellschaft sollte sich mit ihren Rechtsnach-

folgern schließlich zum größten Unternehmen der Stadt Wien entwickeln.

Bereits zehn Jahre später war der Wagenstand auf 519 und die Betriebslänge auf über 45 Kilometer angewachsen. Simmering gehörte nun ebenso zum Netz wie etwa die Rotunde oder die Matzleinsdorfer Linie, die Kärntner Straße, die Mariahilfer Linie oder die nach Nußdorf. Und hatten die Fahrgäste in den ersten Jahren der Tramway noch an jedem beliebigen Punkt ein- und aussteigen dürfen - man rief einmal "Hü" und der Kondukteur gab diesen Ruf an die Rosse weiter, die daraufhin stehen blieben - so wurde erstmals durch einen Gemeinderatsbeschluß im Jahre 1869 die Errichtung von fixen Haltestellen genehmigt. Besonders für die Dampftramway, die ins Straßenbahnnetz einbezogen, auf der Strecke Hietzing-Perchtoldsdorf bzw. nach Stammersdorf (Linie 331 und Groß Enzersdorf Linie 317) verkehrte, war das Haltestellensystem unumgänglich.

In den Folgejahren vergrößerte sich Wien sprunghaft und sowohl durch die Vereinigung mit den Vororten wie die allenthalben aus dem Boden schießenden gewerblichen Anlagen und Fabriksunternehmungen sprengte auch das Verkehrsbedürfnis alle Grenzen. Knapp vor der Jahrhundertwende wurde die heutige Stadtbahn als Teil der österreichischen Staatsbahnen eröffnet. Allerdings in Dampfbetrieb - während von der Wiener Tramwaygesellschaft bereits 1897 die erste elektrische Strecke auf der heutigen Linie 5, der damaligen Transversallinie betrieben wurde. Auch auf dem Ring gab es die "Elektrische". Aber hier fuhr sie mit Batteriestrom - man wollte die störenden Oberleitungsdrähte nicht.

#### Die letzte Pferdetramway

verkehrte im selben Jahr, als der große Verstädtlicher von Wien die Straßenbahn für die Gemeinde aufkaufte. Dr. Karl Lueger, dessen Weitblick die heutigen Wiener Stadtwerke praktisch ihr Dasein verdanken, kommunalisierte die Tramway am 1. Juli 1903. Von da an hieß es auch "Gemeinde Wien - Städtische Straßenbahnen". Bereits ein Jahr später konnte man mit 1835 Trieb- und Beiwagen auf einer Strecke von insgesamt 184 Kilometern über 172 Millionen Fahrgäste befördern! Eine stolze Jahresbilanz.

Man fuhr auf Oberdeckwagen "im Salon" oder nahm an einer der vielen Rundfahrten teil, die von der Tramway gefahren wurden. Es war eine gemütliche Tramwayzeit. Erst die Schrecken des 1. Weltkrieges und die nachfolgende Zäsur in der Entwicklung der Stadt brachen mit dieser Periode. 1925 wurde die Stadtbahn, die ein Jahr vorher in Gemeindebesitz übergegangen war, elektrifiziert und 1928 etwa gab es bereits insgesamt 3500 Wagen auf 288 Kilometer Strecke und dann - ein zweiter Weltkrieg, ein neuerlicher Rückgang und am Ende ganze fünf Linien mit beschränkter Verkehrsaufnahme.

#### Wiener Stadtwerke-Verkehrsbetriebe

Mit der Errichtung der Wiener Stadtwerke, der Zusammenfassung der drei großen Monopolbetriebe E-Werk, Gaswerk und Verkehrsbetriebe am 1. Jänner 1940 hat auch die Wiener Tramway in gewissem Sinne ein neues Leben begonnen. Nach den Verlusten aus der Kriegszeit verfügt sie heute über mehr als 2500 Wagen. Auf über 600 Kilometern Strecke befördert sie rund 440 Millionen Personen pro Jahr. Dazu kommt noch das Autobusnetz der Verkehrsbetriebe, das erst im vergangenen Jahr durch die Einbeziehung privater Linien in den Einheitstarif wesentlich ausgedehnt wurde und schon schickt sich unsere gute alte Tramway an, im wahrsten Sinne des Wortes in den "Untergrund" zu gehen. Sie weicht dem Individualverkehr, um in zweiter Ebene umso besser den Wienern dienen zu können: die U-Bahn steht vor der Tür.

100 Jahre im Dienste der Allgemeinheit - ein guter Grund ihr, unserer Tramway, einmal ein bißchen weniger Schimpfen und ein bisserl mehr Dank zu widmen, denn sie ist ja ob über der Erde oder darunter doch unsere Tramway.

- - -

Gustav Arthaber zum Gedenken  
=====

27. April (RK) Auf den 29. April fällt der 25. Todestag des Geologen und Paläontologen Univ.-Prof. Dr. Gustav Arthaber.

Er wurde am 21. September 1864 als Sproß einer berühmten Familie, die zum Aufstieg der österreichischen Textilindustrie maßgeblich beigetragen hat, in Wien geboren und betätigte sich nach Absolvierung der Fachstudien als Adjunkt am Paläontologischen Institut der Universität seiner Vaterstadt. Bereits im Jahre 1887 war seine Habilitierung an der Philosophischen Fakultät erfolgt. Arthaber konnte sich ganz seiner Wissenschaft widmen und für diese erhebliche finanzielle Mittel bereitstellen. So ermöglichte er mit seinem Vermögen große Forschungsreisen ins Mittelmeergebiet und nach Armenien. Er selbst spezialisierte sich auf die Paläontologie und Stratigraphie der Triasformen in den Gebieten des ehemaligen Tethysmeeres. Auch auf paläozoologischem Gebiet hat er gearbeitet. Er ist Mitbegründer der Geologischen Gesellschaft und auch als Förderer der Geographischen Gesellschaft in Wien hervorgetreten.

- - -

Ehrenmedaille der Bundeshauptstadt für Professor Fritz Novotny  
=====

27. April (RK) Der Wiener Gemeinderat hat einstimmig beschlossen, dem Direktor der Österreichischen Galerie, Univ.-Prof. Dr. Fritz Novotny, anlässlich der Vollendung des 65. Lebensjahres in Würdigung seiner besonderen wissenschaftlichen Leistungen die Ehrenmedaille der Bundeshauptstadt Wien in Gold zu verleihen. Der Zeitpunkt der feierlichen Überreichung durch Bürgermeister Bruno Marek wird rechtzeitig bekanntgegeben.

- - -