

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 VERANTWORTLICH: WILHELM ADAMETZ

Samstag, 6. April 1968

Blatt 943

Blockheizwerk für städtische Wohnhausanlage

6. April (RK) Die städtische Wohnhausanlage Aistgasse - Kainachgasse im 21. Bezirk, die 380 Wohnungen enthalten wird, soll durch ein Blockheizwerk mit Wärme versorgt werden. Drei Warmwasserkessel, die mit Schweröl gespeist werden, sollen diese Aufgabe übernehmen. Außerdem muß noch ein Schulhaus mitgeheizt werden. Hiefür genehmigte der Bauausschuß des Wiener Gemeinderates 5,7 Millionen Schilling.

- - -

Karfreitag keine Eheberatung

6. April 1968 (RK) Die Ehe- und Familienberatung der Stadt Wien, Gonzagagasse 23 (1010) Wien 1, hält am Karfreitag, den 12. April, keine Beratungsstunden ab.

- - -

Arbeitsgemeinschaft Wiener Erwachsenenbildung gegründet
=====

6. April (RK) Prominente Vertreter von 16 Wiener Erwachsenenbildungsorganisationen, und zwar: der Arbeitsgemeinschaft evangelischer Bildungswerke, des Berufsförderungsinstituts, der Bildungsreferate der Arbeiterkammer, des Konsumverbandes Wien und des Gewerkschaftsbundes, des Instituts für Wissenschaft und Kunst, des Katholischen Bildungswerkes, des Landesjugendreferates Wien, der Musiklehranstalten der Stadt Wien, der Österreichischen Kulturvereinigung, der Sozialistischen Bildungszentrale, der Städtischen Büchereien, des Verbandes Wiener Volksbildung, des Verbandes Österreichischer Volksbüchereien, des Verbandes Wiener Volksbildungswerk und des Wirtschaftsförderungsinstitutes kamen auf Einladung von Kulturstadträtin Gertrude Sandner in das Wiener Rathaus. In ihrer Begrüßung betonte sie, daß der Erwachsenenbildung zwar wachsende Bedeutung beigemessen werde, ihre Existenz gesetzlich und materiell oft aber nicht gesichert sei. Umso notwendiger erscheine es daher, daß die vielfältigen, auf diesem Gebiet tätigen Organisationen wenigstens untereinander Kontakt aufnehmen. Dadurch könnten die spärlich vorhandenen Mittel besser eingesetzt und Doppelgeleisigkeiten vermieden werden. Sie habe mit dieser Einladung eine Anregung des Vorsitzenden des Verbandes Wiener Volksbildung aufgegriffen und hoffe, daß dadurch eine Plattform für fruchtbare Gespräche geschaffen werde.

In der anschließenden Diskussion wurde die Gründung eines solchen Ausspracheforums allgemein begrüßt. Es sollte dadurch vor allem eine bessere organisatorische Zusammenarbeit erzielt werden. Darüber hinaus wären Grundfragen der Erwachsenenbildung gemeinsam zu untersuchen und zu klären. Gemeinsam könnten auch Forschungsaufträge über solche Fragen vergeben werden, deren Ergebnisse allen zugute kämen. Über die zukünftige Organisationsform wurde noch keine Entscheidung getroffen. Vielmehr wurde Stadträtin Sandner ersucht, die Organisation und Vorbereitung der weiteren Beratungen solange noch durch das Kulturamt durchführen zu lassen, bis die

Arbeitsgemeinschaft engeren Kontakt gefunden habe. Für die nächste Zusammenkunft werden alle Organisationen Selbstdarstellungen, Wünsche für gemeinsame Aktionen, eine Vorschau auf ihr Programm und Themenvorschläge für die gemeinsamen Beratungen vorlegen, die durch ein kleines Komitee gesichtet werden. Die nächste Zusammenkunft wird bereits eine Arbeitssitzung sein, bei der die dringendsten dieser Vorschläge im Mittelpunkt der Beratungen stehen werden.

- - -

Wiener Riesenrad bekam das "Wappenprivileg"
=====

6. April (RK) Aus der soeben erschienenen Nr. 14 der Kommunalzeitschrift "Stadt Wien" entnehmen wir nachfolgende Reportage über das nunmehr "privilegierte" Riesenrad im Prater:

Kulturstadträtin Gertrude Sandner hat kürzlich im Wiener Stadtsenat den Antrag gestellt, der Wiener Riesenrad Ges.m.b.H. zu gestatten, auf ihrem Briefpapier und auf ihren Fahnen das Wiener Wappen zu führen. Diesem Antrag wurde zugestimmt. Mit dem "Wappenprivileg", das nur höchst selten verliehen wird, soll die enge Verbundenheit der Wiener mit dem stählernen Pratersymbol unterstrichen werden. Die Bewilligung kann aber auch als verspätete Geburtstagsgabe aufgefaßt werden, denn das Riesenrad hat bekanntlich im Juni vorigen Jahres sein 70jähriges Bestandsjubiläum gefeiert.

Wenn Sie dieser Tage im Verlauf eines Praterspaziergangs einen Blick auf das Riesenrad werfen und in seinen Speichen einen Mann herumklettern sehen, brauchen Sie nicht die Polizei zu verständigen. Der Mann ist keineswegs verrückt, es handelt sich auch um keinen Selbstmörder, der sich aus luftiger Höhe in die Tiefe stürzen will. Sie haben vielmehr einen Monteur vor sich, der mit dem alljährlichen "Frühjahrsputz" des alten Praterwahrzeichens beschäftigt ist.

Der Mann rückt dem Riesenrad mit Schraubenschlüssel und Ölkanne zu Leibe. Mit dem Schraubenschlüssel überprüft er die - regulierbare - Spannung der einzelnen Drahtseile. Mit der Ölkanne schmiert er die Achse des gewaltigen Rades - denn jedes Rad, das sich drehen soll, muß geschmiert werden: also auch das Riesenrad.

Antrieb: einfach

Übrigens ist das Riesenrad gar kein Rad, sondern ein Dreißigeck. Der höchste Punkt des stählernen Rahmens, in dem die Waggons hängen, liegt 65 Meter über dem Boden, das Gewicht wird mit 450 Tonnen angegeben. 120 Drahtseile, jedes 32 Millimeter stark, halten in Form von 60 Speichen und ebenso vielen Diagonalverbindungen den Radrahmen in Schwebe.

Das Schmieren geschieht gleichfalls in luftiger Höhe. Dazu hat der Monteur die 113 Stufen der Eisenleiter zu erklettern, die an einem der vier Pylonen emporführt. Auf dem Achslagerplateau ruht die elf Meter lange und 16,5 Tonnen schwere Stahlachse in halbrunden, von Filzpolstern überdeckten Lagerschalen. Diese Filzpolster müssen tüchtig mit Öl getränkt werden - das reicht dann gerade für eine Saison.

Der Laie hat vom Antrieb des riesigen, gewichtigen Rades kaum die richtige Vorstellung. Er ist keineswegs kompliziert, sondern im Gegenteil denkbar einfach. Heute, im Atomzeitalter, wirkt diese Antriebsart geradezu steinzeitlich...

Beiderseits des äußeren Umfangs des Rades sind sogenannte Friktionshölzer angebracht. Darüber laufen zwei in sich geschlossene, je 496 Meter lange Zugseile, die von Elektromotoren angetrieben werden. Jeder Motor leistet nicht mehr als 18 PS, doch diese im Verhältnis zum Riesenrad geringe Kraft genügt. Das Dreißigeck mit seinem gewaltigen Gewicht wird einfach "mitgenommen". Zwei Spanschlitten sorgen dafür, daß die Reibung stets stark genug ist und die beiden Zugseile nicht durchhängen. Diese Spanschlitten sind vor allem im Sommer wichtig, denn durch die Erwärmung bei starker Sonnenbestrahlung können die Antriebsseile bis zu dreißig Zentimeter länger werden.

Geschwindigkeit: 2,7 km/h

Als Siebziger dreht sich das Riesenrad nicht schneller und nicht langsamer als in den Zeiten seiner Jugend. Die Geschwindigkeit beträgt 0,75 Meter je Sekunde. Das sind 45 Meter in der Minute oder 2,7 Stundenkilometer, wenn es sich pausenlos drehen würde.

Eine plötzlich auftretende Strom- oder Motorstörung bedeutet übrigens keineswegs, daß die Passagiere in der Luft verhungern müssen: Mehrere kräftige Männer sind imstande, das Riesenrad "händisch" weiterzudrehen.

Aber nicht nur technisch, sondern auch historisch ist das Wiener Praterwahrzeichen eine Kuriosität. "Giant wheels" waren um die Jahrhundertwende große Mode. Solche technische Spielereien gab es in England und Frankreich, in Deutschland und in den

Vereinigten Staaten von Nordamerika. Aber die Freude an den Riesenrädern währte nicht lange, nach einigen Jahren wurden sie demontiert und verschrottet. Anders in Wien: Unser Riesenrad brachte es fertig, ein Wahrzeichen zu werden.

Wir verdanken es Gabor Steiner, dem Direktor der einstigen Wurstelpraterkonkurrenz "Venedig in Wien". Die Wiener Venedig-Filiale im ehemaligen Kaisergarten - sie eröffnete am 18. Mai 1895 - besaß eine Wasserfläche von 8.000 Quadratmeter. In den Kanälen glitten Gondeln an den Nachbildungen berühmter Palazzi vorbei, italienische Sänger schmetterten ihre Lieder. Mehr als zwei Millionen Besucher kamen, staunten - und zahlten. Der Reingewinn des ersten Jahres ließ nicht zu wünschen übrig.

Im nächsten Jahr holte Steiner einige Glasbläser aus Murano nach Wien, die ihre Künste zeigten, aber das Interesse flaute ab. Eine neue Attraktion mußte her: ein Riesenrad.

Bauzeit: 8 Monate

Es wurde von Ingenieur Hitchins der Londoner Schiffbau-firma Basset erbaut. Die Errichtung der gigantischen Konstruktion dauerte acht Monate. Am 21. Juni 1897 schlug Lady Rumbold, die Gattin des damaligen englischen Gesandten am Wiener Hof, mit zarter Hand den letzten Bolzen ein. Zwölf Tage später erfolgte die erste offizielle Drehung.

Der Ablauf dieser Festivität wurde überliefert. Bei der Jungfernfahrt des Riesenrades waren selbstverständlich auch mehrere Zeitungsreporter zugegen, und einer davon brachte den folgenden Bericht in die Redaktion:

"Die erste offizielle Fahrt auf dem Rad war ein kleines Ereignis. Die Glücklichen, welche die erste Umdrehung mitmachen konnten, wurden vielfach beneidet. Es waren fast durchwegs offizielle Persönlichkeiten da, die Polizeibehörden, der Stadtrat, der Gemeinderat und die Zeitungsberichterstatter.

'**Heben S'ka** Angst, Herr Nachbar, i fürcht mi selber!' sagte ein behäbiger Herr, als er den Fuß auf das Laufbrett setzte, um in das Innere des schmucken Waggon zu gelangen.

Bei uns ist man bekanntlich überaus vorsichtig. Weil das Rad ganz aus Eisen ist, erscheint es wohl selbstverständlich, daß die Polizei das Rauchen streng verboten hat, und da erwiesenermaßen jeder Waggon zwanzig Personen faßt und viel mehr trägt, dürfen nur zehn Personen darin sitzen.

Dann beginnt sich das Rad zu drehen. Das Bild wird immer schöner, weiter, leider durch grauen Himmel und schwere Regenwolken beengt. Das Vivarium sieht aus wie ein Kinderspielzeug, das eben aus der Schachtel genommen worden ist, der Wurstelprater wie ein Dorf mit bunten Schweizer Häusern, der graue Himmel legt seinen Widerschein auf das glitzernde Bett der Donau, und das Silber des Wassers erscheint matt, wie oxydiert, die Nebelmäntel hüllen die Dächer ein, und der schwarze Stephansturm tritt nur matt aus dem grauen Vorhang heraus, die Berge sind unsichtbar.

'Na wie war's?' fragen die Leute, da man die Stufen herabkommt.

'Großartig! Der neueste Höhenkurort', sagt der Luftpassagier und denkt sich: Bin ich glücklich, daß ich wieder unten bin!"

Reingewinn: 80.000 Gulden

Er war vermutlich kein sehr mutiger Mann, dieser "Luftpassagier" von anno dazumal, und die weniger "officiellen" Wiener besaßen wesentlich mehr Schneid, denn sie hatten keine Bedenken, sich der neuen Praterattraktion anzuvertrauen. Das Riesenrad hielt, was Gabor Steiner erwartet hatte: Der Reingewinn des ersten Betriebsjahres betrug 80.000 Gulden.

Aber was heute neu und sensationell ist, kann morgen vergessen sein. Eine ernste Gefahr für das Riesenrad brachte der große Krach von 1911, als die Aktiengesellschaft, der damals die Kaisergartengründe gehörten, 1,3 Millionen Kronen Schulden hatte. Bei der Revision der Kasse wurden nicht mehr als 34 Heller gefunden..

Damals hieß es, das Riesenrad werde verschenkt - allerdings nur an denjenigen, der imstande sei, die gigantische Konstruktion zu demonstrieren. Aber niemand fand sich: die Abbrucharbeiten hätten nämlich mehr Geld verschlungen, als durch den Verkauf des Schrotts hereingekommen wäre.

Konstitution: Eisern

Zum zweitenmal war 1945 von einer Verschrottung des Riesenrades die Rede. Man glaubte, durch den Brand des Praters habe die Eisenkonstruktion so starke Schäden erlitten, daß an eine Wiederinstandsetzung nicht zu denken sei. Genauere Untersuchungen ergaben glücklicherweise, daß unser eisernes Wiener Wahrzeichen dem steinernen ebenbürtig war: so wie der Steffel hatte auch das Riesenrad den Feuersturm des Kriegsendes glimpflich überstanden.

Seither dreht es sich wieder, unser Riesenrad. Der Prater, am Fuße seiner Pylonen, hat sich zwar verändert, er verlor die beschauliche Gemütlichkeit und ist rascher, moderner und lauter geworden. Die mechanischen Orgeln der Ringelspiele sind verschwunden, sie mußten dem Tonband und der Musicbox Platz machen. Auch die Schießbuden von einst haben sich verändert: heute wird elektronisch gezielt. Nur das Riesenrad, die Attraktion von 1897, kann es sich leisten, unmodern zu sein, ohne an Zugkraft einzubüßen.

Als Praterwahrzeichen führt es ein Eigenleben. Heute wie damals dreht es sich im gleichen Tempo, mit 0,75 Meter pro Sekunde, und wird auch in Zukunft nicht schneller werden...