

**RK****WIENER****U****-BAHN-BAU****SONDERAUSGABE DER RATHAUSKORRESPONDENZ**

mittwoch, 29. jänner 1969

- 22 -

MITFINANZIERUNG DER WIENER U-BAHN IM MINISTERRAT

In dem kommuniké des bundespressedienstes über die gestern abgehaltene sitzung des ministerrates hieß es:

"Auf antrag des bundesministers für finanzen wurde der bericht über seine verhandlungen mit dem finanzreferenten und vizebürgermeister der stadt wien betreffend den bau der wiener untergrundbahn und die frage der mitfinanzierung des bundes zu kenntnis genommen. Der bundesminister für finanzen wird dem ministerat demnächst einen entsprechenden gesetzentwurf vorlegen."

- - -

HAMBURG:

Unter der überschrift "Die Hamburger U-Bahn" bringt die "Neue Zürcher Zeitung" vom 16. jänner 1969 einen zweispaltigen bericht. Die untertitel lauten: "Die elektrische Ausrüstung des Hauptbahnhofes Nord" und "Die automatisch gesteuerten Züge".

MÜNCHEN:

Die "Süddeutsche Zeitung" vom 21. jänner 1969 schreibt in ihrer "Münchener Umschau":

"Die münchener U-bahn-baustellen waren 1968 für tausende von besuchern eine sehenswerte attraktion. Die jahresstatistik des besucherdienstes beim U-bahn-referat weist nach 338 besichtigungsveranstaltungen und 36 einzelvorträgen und fachgesprächen eine gesamtbesucherzahl von 12.411 personen aus. Die interessenten waren aus 43 ländern aller kontinente gekommen. Am häufigsten kamen die besucher aus der tschechoslowakei, aus österreich, schweden und der schweiz."

Im "Münchener Stadtanzeiger" vom 20. dezember 1968 heißt es: "Die sogenannte stachusbrücke war nach dem ersten schneefall des winters mehrfach gegenstand von erörterungen hinsichtlich der sicherheit für fußgänger. Das baureferat hat sich eingehend mit dem problem befaßt. Die fußgängerbrücke wird einschließlic der treppen täglich von 4.30 uhr bis 20 uhr überwacht und bestreut, wenn die witterungsverhältnisse eis oder schnae erwarten lassen. Bei eis und geringem schneefall werden salz und splitt gestreut, was bei durchschnittstemperaturen ausreichend sicherheit gewährleistet. Bei stärkerem schneefall wird geräumt. Bei eisbildung oder schneefall wird die brücke auch zwischen 20 uhr und 4.30 uhr überwacht und laufend bestreut."

Am 23. dezember 1968 schreibt der "Münchner Stadtanzeiger":
"Am unterirdischen stachusbauwerk wurde die erste zwischen-
decke geschlossen. In höhe der sonnenstraße ist man dabei,
die zweite decke zu betonieren. Allein für die erste decke
wurden 150 einzelpläne benötigt und 400 arbeitskräfte ein-
gesetzt."

FRANKFURT:

Der "Münchner Stadtanzeiger" vom 23. dezember 1968 schreibt:
"In frankfurt berichteten jene ladengeschäfte über deutliche
umsatzsteigerungen im weihnachtsgeschäft, die mit der U-bahn
erreichbar sind."

MÜNCHEN:

DER BOHRWURM UNTERM ISARBETT

Die "Süddeutsche Zeitung" vom 28. jänner bringt unter obigem
titel einen interessanten, von WALTER FIRGAU verfaßten be-
richt. In diesem heißt es u.a.:

"In etwa 14 tagen beginnt beim S-bahn-schildvortrieb zwischen
rosenheimer platz und steinsdorfstraße der technisch schwie-
rigste abschnitt: die unterquerung der isar. Mit einer
stahlwand wird der tunnel hinter der abbaumaschine dicht ge-
macht. Nur durch schleusenammern ist die unterirdische bau-
stelle, die unter druckluft gesetzt wird, dann zu erreichen.

'Für dicke zutritt verboten' wird es heißen, wenn der schild
sich durch das letzte drittel der 600 meter langen tunnel-
strecke frißt. Menschen mit viel fettgewebe sind anfälliger
gegen die sogenannte taucherkrankheit. Sie entsteht, wenn
sich beim schnellen wechsel von höherem zu niedrigerem luft-
druck im blut stickstoffblasen bilden, die entweder im ge-
webe, bevorzugt im fettgewebe, abgelagert werden und dabei
äußerst schmerzhaft erkrankungen hervorrufen können oder
sogar embolien verursachen. Um diese gefahr auszuschalten,
müssen die arbeiter, die vor ort zu tun haben, je nach höhe
des druckunterschieds nach der arbeit längere zeit in der
schleuse verharren, wo der normale luftdruck nur ganz all-
mählich wiederhergestellt wird. Für fettleibige und kreis-

laufkranke wäre aber trotz dieser übergangsphase, während der der im blut gebundene stickstoff wieder an die atemluft abgegeben werden soll, das risiko noch zu groß.

NOTFALLS 1,7 ATÜ DRUCK

Oberrat PETER NUSSBERGER, der leiter des neubauamtes 3, das für diesen S-bahn-abschnitt zuständig ist, hofft, daß man mit einem geringen überdruck von 0,8 atmosphären auskommen kann. Das entspräche einer tauchtiefe von acht metern. So hoch ist der grundwasserdruck im boden unter der kleinen isar (rechter isararm). Unter widrigen umständen müßte allerdings der druck an die baustelle auf 1,7 atü erhöht werden, was einer wassertiefe von 17 metern - der höhe des wasserspiegels der kleinen isar über dem tunnel - entspricht. Dann müßten die arbeiter etwa eine halbe stunde in dem stahlkessel der schleuse verharren, bis sie wieder ans tageslicht dürften.

Um zu verhindern, daß die druckluft eventuell durch poröses erdreich nach oben ausströmen könnte, wurde schon vor längerer zeit das flußbett der kleinen isar über der trasse durch eine betonplatte verstärkt. Damit auch ein verstärkter überdruck von unten die platte nicht etwa anheben kann, wird jetzt noch kies als ballast daraufgeschüttet. Da das nur möglich ist, wenn der isararm praktisch kein wasser führt, mußten sich die S-bahnbauer ihren terminplan von der niedrigwasserperiode der isar diktieren lassen. Die verhältnisse unter der großen isar sind günstiger, weil dort die mergelüberdeckung des tunnels stärker ist.

SCHLEUSEN FÜR MATERIALTRANSPORT

Nicht nur die menschen, auch material und abraum gelangen nur durch druckschleusen zu der baustelle, freilich mit plötzlichem druckwechsel. Die materialübergabe zwischen den arbeitstrupps muß deshalb ohne direkten kontakt erfolgen. Eine diesellokomotive wird die transportwagen von außen her in die schleuse schieben; dann wird die kammer abgedichtet; die innere tür läßt sich erst nach dem druckausgleich öffnen, so daß eine elektrolok den wagen in empfang nehmen kann, um

ihn zur vortriebsmaschine zu bringen. Batterielokomotiven müssen in der abgeschlossenen baustelle verwendet werden, um nicht durch sauerstoffverbrauch und abgase die atemluft zu beeinträchtigen, die durch kompressoren in den arbeitsraum gepreßt wird.

Eigentlich sollten die druckluftschleusen schon anfang nächster woche eingebaut werden. Das vorgesehene arbeitstempo konnte aber nicht ganz eingehalten werden. Unter anderem hat man sich bei der ausführenden firmengemeinschaft etwas spät entschlossen, das bei der U-bahn bereits mit erfolg angewandte system der schildsteuerung mit hilfe eines laserstrahls zu übernehmen. Erst seit 14 tagen ist unter dem rosenheimer berg ein solches gerät in betrieb (allerdings in verbesserter ausführung, bei der über ein zusätzliches optisches system auch die neigung der schildmaschine zur tunnelachse registriert werden kann).

Der schild ist jetzt etwa unter dem auer mühlbach angelangt, wo später die schleusenwand eingebaut wird, wenn die maschine bis in die nähe der isarufermauer vorgerückt ist. Unter dem mühlbach und dem volksbad kann noch auf druckluft verzichtet werden. Der boden wurde vorher durch zement- und silikatinjektionen zu einer etwa drei Meter dicken platte verfestigt.

VIELLEICHT NOCH VOR WEIHNACHTEN.....

Trotz der verzögerung am rosenheimer berg wird die zweite tunnelröhre vielleicht sogar schon vor dem ursprünglich angesetzten zeitpunkt (weihnachten dieses jahres) fertig. Im märz wird der schild zum erstenmal an der steinsdorfstraße wieder ans tageslicht kommen. Nach dem rücktransport zum rosenheimer platz im april wird er sich im august zum zweitenmal bis zur isar vorangearbeitet haben. Das weitere vorrücken hängt davon ab, welche erfahrungen in den nächsten wochen mit der isarunterquerung gemacht werden. Stellt sich heraus, daß die vorsichtsmaßnahme mit dem zusätzlichen ballast in der kleinen isar wegen der qualität des bodens überflüssig war, dann kann der schild weiterfahren und erreicht im september das andere ufer. Sonst wird abgewartet bis zur niedrigwasserzeit, und es bleibt bei weihnachten.

./.

LOB FÜR GEDULDIGE HAIDHAUSER

Parallel zum schildvortrieb gehen im gesamten östlichen abschnitt der S-bahn die arbeiten jetzt mit hochdruck voran. Für das große kreuzungsbauwerk, über das die S-bahn von giesing her - mit dem neuen haltepunkt st.-martin-straße - die ferngleise münchen-rosenheim überqueren wird, stehen bereits die ersten Pfeiler und brückenwiderlager. 'tausendfüßler' nennen die S-bahn-techniker dieses tatzelwurmprojekt der bahn. Im bereich des ostbahnhofes steht die neue verladerampe für die autoreisezüge (die bisherige rampe stand der S-bahn-trasse im weg) kurz vor der vollendung. In der teilstrecke, die sich von der rosenheimer straße quer durch einen häuserblock zum ostbahnhof zieht, sind ebenfalls die bagger am werk. Dankbar ist oberrat PETER NUSSBERGER den haidhauser bürgern, die viel verständnis für die durch die bauarbeiten hervorgerufenen lärmbelästigungen und verkehrsumleitungen aufbringen. Der bezirkssausschuß ließ sich vor ein paar tagen ausführlich über die baufortschritte informieren."

- - -

AKTUELLE LITERATUR:

In den "Mitteilungen der Stadtverwaltung Frankfurt a.M." vom 25. jänner 1969 ist ein bericht mit dem titel "Baubeginn für die Frankfurter S-Bahn" enthalten.

Die "Neue Welt" vom 26. november 1968 bringt einen dreispaltigen bericht mit der überschrift "U-Bahn für Wien".

(Einsichtnahme im PID-wien möglich.)

- - -