

RATHAUSKORRESPONDENZ

Erste Ausgabe.

Herausgeber und verantw. Redakteur:
KARL HONAY

57

Wien, am 14. Februar 1931.

Wien im Schnee.

Eine Schneemenge, wie sie seit Jahren nicht beobachtet wurde.

Der starke Schneefall, der in den Morgenstunden einsetzte und bis gegen Mittag währte, hat empfindliche Verkehrsstörungen verursacht. Der städtische Fuhrwerksbetrieb, dem die Strassenreinigung obliegt, teilt mit, dass er zu den Schneesäuberungsarbeiten das gesamte eigene Personal, ungefähr tausend Mann, und 5.489 Schneearbeiter, die zu diesem Zweck aufgenommen wurden, eingestellt hat. 249 Pferdeschneepflüge und 12 Autoschneepflüge besorgten die maschinelle Schneesäuberung in den Wiener Strassen. ⁱⁿ Die Schneefahrt waren 48 Lastkraftwagen, 108 zweispännige Pferdefuhrwerke und 32 Kabszüge tätig. Die städtischen Strassenbahnen stellten 3 Autoschneepflüge, 221 Motorschneepflüge und alle sonstigen Reinigungsmaschinen in den Dienst. Ausser dem eigenen Personal wurden sofort bei Einsetzen des starken Schneefalles von der Strassenbahn Schneearbeiter aufgenommen; dabei fanden alle Personen, die sich zu den Schneesäuberungsarbeiten meldeten, Verwendung. Bereits in den frühen Vormittagsstunden beschäftigten die Strassenbahnen 6000 solche Schneearbeiter.

Die Strassenbahndirektion teilt zu den Schneesäuberungsarbeiten mit:

Gestern, Freitag, hat gegen 11 Uhr nachts ein leichter Schneefall eingesetzt, der jedoch gegen 2 Uhr morgens wieder aufgehört hat. Bis dahin hat die Schneeschichte 1 bis 4 Centimeter betragen, sodass in der Zeit zwischen Betriebsschluss und Betriebsbeginn nur in den Aussenstrecken und in den Bergstrecken Reinigungsfahrten mit Morotpflügen notwendig waren. Um 5 Uhr morgens hat neuerlicher Schneefall eingesetzt, der jedoch bereits um halb 6 Uhr wieder nachgelassen hat, sodass eine Störung des Frühauslaufes nicht stattgefunden hat. Die Streckenorgane der städtischen Strassenbahnen haben zu dieser Zeit gemeldet, dass sie besondere Massnahmen nicht für notwendig hielten und mit der Reinigung bis nach Beendigung des starken Frühverkehrs zugewartet werden könne. Die Strassenbahnen haben den stärksten Verkehr in den Morgenstunden; es werden daher motorische Reinigungsfahrten gerade zu dieser Zeit, zu der fast der gesamte Wagenpark in Verkehr steht, besonders störend empfunden. Soweit es möglich ist, wird daher vermieden, zur Zeit des starken Arbeiterverkehrs motorische Reinigungsfahrten zu unternehmen. Aus diesem Grunde und gestützt auf die Meldungen der Streckenorgane hat die Betriebsleitung die erste motorische Reinigung im gesamten Netz für halb 8 Uhr morgens angeordnet. Mittlerweile hat um 7 Uhr morgens ein aussergewöhnlich dichter und anhaltender Schneefall eingesetzt. Aus diesem Grunde hat die Betriebsleitung weiter angeordnet, dass die Schneepflüge sofort nach der Rückkehr von der ersten Reinigung neuerlich zu weiteren Reinigungsfahrten verwendet werden. Von den meisten Betriebsbahnhöfen konnten auch

RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:

KARL HONAY

II. Blatt

Wien, am 14. Februar 1931.

zweimalige, ja sogar dreimalige Reinigungsfahrten durchgeführt worden. Der Schneefall war aber so aussergewöhnlich dicht, dass auf einzelnen längeren Reinigungsstrecken das Gleis bis zur neuerlichen Befahrung mit den Schneepflügen bereits so verschneit war, dass die unmittelbar vor den Schneepflügen fahrenden Strassenbahnzüge stecken blieben. Die Reinigungsstrecken im gesamten Netz sind so bemessen, dass bei normalen Schneefällen zwischen den einzelnen Reinigungsfahrten Pausen von einer bis zwei Stunden eingeschaltet werden können. Die Katastrophe des heutigen Tages war aber die Tatsache, dass für den abnormal dichten Schneefall einzelne Reinigungsstrecken zu gross waren. Auf diesen Strecken konnten die Schneepflüge wegen der vor ihnen steckengebliebenen Strassenbahnzüge die Reinigung nicht fortsetzen; diese Teile des Netzes waren nun der Verschneidung wehrlos preisgegeben. Das hat eine weitere Katastrophe nach sich gezogen. Der dicke und schwere Schnee wurde nämlich von den zahlreichen Fuhrwerken, insbesondere von den Autos, in das Rillengleis so hineingepresst, dass auf den totgelegten Gleisstrecken eine Vereisung bis zu 15 Centimeter Stärke auftrat. Damit war auf diesen Strecken die Wiederaufnahme des Betriebes ohne vorherige Entfernung der Vereisung unmöglich geworden, weil jeder Fahrversuch zu einer Entgleisung führte. Eine Freimachung dieser Strecken war nur mehr durch mühevollste Handarbeit möglich; die Strassenbahndirektion hat daher im Laufe des Vormittags alle verfügbaren Kräfte auf diese totgelegten Strecken geworfen.

In der Erkenntnis der kritischen Situation ist schon bald nach 8 Uhr morgens das Hauptgewicht darauf gelegt worden, auf möglichst vielen Strecken den Betrieb aufrecht zu erhalten, um eine weitere Vereisung der Gleise hintanzuhalten. Daher wurde von der Betriebsleitung vorerst angeordnet, die zweiten Beiwagen, und schliesslich nach 9 Uhr, Beiwagen überhaupt abzuhängen, um den Verkehr mit Triebwagen leichter aufrechterhalten zu können.

Rund 6000 fremde Schneearbeiter wurden aufgenommen und vor allem an die gefährdeten Stellen zum Ausschaufeln steckengebliebener Züge beordert. Die Vereisung der Schienen führte zu zahllosen Entgleisungen, die, so wie die Verkehrsstörungen durch Fuhrwerke, eine geregelte Reinigung unmöglich machte. Die Rundlinien waren schon mit Rücksicht auf die vielen Strassenengpässe durch den Schneefall am schwersten getroffen. Auf den Radiallinien war es mit Ausnahme einzelner, vollständig vereister Aussenstrecken verhältnismässig bald möglich, den Verkehr wieder in Fluss zu bringen. Schon in den Mittagsstunden konnte auf manchen Linien der Beiwagenverkehr wieder aufgenommen werden, so zum Beispiel auf den Linien 38, F, 46, 71 und anderen mehr. Zu den vereisten Streckenteilen wurden besondere Arbeitspartien unter Führung von Beamten der städtischen Strassenbahnen entsendet. Die in Betrieb

RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:
KARL HONAY

III. Blatt

Wien, am 14. Februar 1931.

stehenden Strecken wurden wiederholt mit Salzwagen befahren, um so einer neuerlichen Vereisung vorzubeugen.

Der Autobusverkehr und der Verkehr auf der elektrischen Stadtbahn sind mit Ausnahme der auf die Strassenbahn übergehenden Züge der Linie 18G in vollem Umfang aufrechterhalten worden. Ueberdies war es möglich, auf der Stadtbahn an Stelle der ausgefallenen Züge der Linie 18G den Verkehr durch Einlegen der Linie G zu verstärken. Auch im Autobusverkehr wurden Verstärkungswagen in den Dienst gestellt.

Der Leiter des städtischen Fuhrwerksbetriebes über die Schneesäuberungsarbeiten.

Oberbaurat Ing. Kocmanek, der Leiter des städtischen Fuhrwerksbetriebes, dem die Strassenreinigung in Wien obliegt, teilt uns über die Schneesäuberungsarbeiten mit:

Die Schneemenge, die in der Nacht und in den Vormittagsstunden fiel, hat gegen Mittag eine Höhe von 25 Centimetern erreicht. Das bedeutet, dass auf den Strassenflächen Wiens rund $3 \frac{1}{2}$ Millionen Kubikmeter Schnee liegen. Ein Schneefall von dieser Stärke ist seit Jahren in Wien nicht beobachtet worden.

Selbstverständlich müssen die Schneesäuberungsarbeiten so angesetzt werden, dass zur Zeit des starken Strassenverkehrs die Fahrbahnen möglichst von den Schneemassen freigemacht sind. Strassenreinigung während eines Schneefalles in den ersten Nachtstunden ist ohne Wirkung, weil bis zum Verkehrsbeginn die Fahrbahnen neuerlich verlegt wären. Die Reinigungsarbeiten müssen daher in den frühen Morgenstunden begonnen werden.

Die Freimachung der Fahrbahnen muss in der Grosstadt mit besonderen Maschinen, Schneepflügen, erfolgen. Der Strassenreinigungsbetrieb besitzt 250 pferdebepannte Schneepflüge und 12 Autoschneepflugzüge mit je 3 Pflugscharen. Ein Einsetzen von Schneearbeitern vor der Freimachung der Strassen durch Schneepflüge ist zwecklos, weil begreiflicherweise grosse Verkehrsstrassen nicht durch Schneeschaufler freigemacht werden können. Nach der Schneepflugarbeit müssen die durch die Pflüge aufgeworfenen Schneemaden vor allem bei allen Strassenkreuzungen durch Handarbeit beseitigt werden. Das ist die wichtigste Tätigkeit der Schneearbeiter.

Die wässerige Beschaffenheit des Schnees erschwerte heute das Weiterkommen aller maschinellen Schneesäuberungsgeräte und der Fuhrwerke überhaupt. Der Arbeitsfortschritt war daher verhältnismässig gering. Wegen der langen Dauer des starken Schneefalles mussten die Schneepflüge die ihnen zugewiesenen Arbeitsstrecken in den Hauptstrassen mehrmals befahren, weshalb vorerst manche Nebengassen überhaupt nicht gereinigt werden konnten. Selbstverständlich muss die Schneesäuberung in der Grosstadt nach einem

RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber und verantw. Redakteur:
KARL HONAY

IV. Blatt

Wien, am 14. Februar 1931

genau geregelten Arbeitsplan durchgeführt werden. Eine unregelmäßige Einsetzung von Arbeitern und Arbeitspartien vermag den Verkehr nicht zu dienen und kann nur hindernd wirken. Die Schneearbeitergruppen werden vom ständigen Personal des städtischen Fuhrwerksbetriebes auf genau vorgeschriebenen Arbeitsstrecken eingeteilt und überwacht. Grösse und Anzahl der Schneearbeitergruppen ^{sind} auf Grund langjähriger Erfahrungen ermittelt worden. Die Aufnahme von Schneearbeitern ist also an die Organisation des Betriebes gebunden.

Nach dem Freimachen der Kreuzungen müssen die Schneearbeiter den Schnee häufeln und zur späteren Abfuhr vorbereiten. Die Abfuhr wird bei kurzen Strecken mit Handkarrn, bei längeren Strecken mit Kabszügen, Pferdefuhrwerken oder Lastautomobilen durchgeführt. Der Schnee wird mit diesen Fahrzeugen im allgemeinen zu Kanalschächten geführt und dort in die Kanäle abgeworfen. Dabei können jedoch nur jene Kanäle verwendet werden, die genügend Wasser führen, weil sonst die Gefahr der Verstopfung von Kanälen besteht. Tatsächlich sind auch solche Verstopfungen einzelner Kanäle in den letzten Tagen wiederholt vorgekommen. Vor dem Kriege waren im Weichbild der Stadt grössere unverbaute Flächen vorhanden, die im Falle starken Schneefalles als Schneeabladplätze verwendet werden konnten. Die fortschreitende Verbauung hat es bewirkt, dass diese Schneeabladplätze weggefallen sind. Die Aufnahmefähigkeit der Kanäle und der Schneeabwurfshächte bedeutet natürlich auch eine Begrenzung für die Zahl der Fuhrwerke und Arbeitspartien, die in den Dienst der Schneeabfuhr gestellt werden. Eine starke Vermehrung der Schneefuhrwerke würde auch den übrigen Fuhrwerksverkehr und den Strassenbahnverkehr, die in Zeiten starken Schneefalles ohnedies schwer behindert sind, an den Aufladestellen und bei den Schneeabwurfshächten ganz wesentlich erschweren, ja teilweise sogar unmöglich machen.

Im Laufe des heutigen Vormittags wurden übrigens die Fahrbahnen der Hauptverkehrsstrassen soweit vom Schnee frei gemacht, dass kein Hindernis für den Fuhrwerksverkehr mehr besteht. Auch in den Nebenstrassen können Fuhrwerke im wesentlichen ungehindert verkehren. Die vollkommene Freimachung der Fahrbahnen der Nebenstrassen wird im Laufe des morgigen Tages durchgeführt werden.

Mitarbeit der Gemeindegewache bei den Schneesäuberungsarbeiten.

Die Wiener Gemeindegewache ist wegen des starken Schneefalles und der dadurch hervorgerufenen Verkehrsstörungen zur Gänze zur Schneebeseitigung herangezogen worden und hat bei den Schneesäuberungsarbeiten mit Aufbietung aller Kräfte wertvolle Hilfe geleistet.