

WISSEN RAEHAUS KORRESPONDENZ
Herausgeber und verantwortl. Redakteur Franz Nielsen
23. Jahrg. Wien, Montag, 13. Oktober 1913

Zur Eröffnung der direkten Telephon-Linie Wien - Bukarest.

Der kommerzielle Attache Rumaniens für Oesterreich-Ungarn und die Schweiz Dr. Georg Morosianu hat an Bürgermeister Dr. Weiskirchner folgendes Schreiben gerichtet: Gelegentlich der vor kurzem erfolgten Eröffnung der direkten Telephon-Linie zwischen Wien und Bukarest erinnerte ich mich mit Vergnügen des Besuches, den ich die Ehre hatte, Ihnen in Ihrer Eigenschaft als k.k. Minister des Handels und Postwesens in Ihrem Bureau in der Postgasse vor 4 Jahren abzustatten, um mit Ihnen über die ökonomische Bedeutung einer direkten Telephon-Verbindung zwischen den beiden Hauptstädten zu sprechen und Ihre Exzellenz zu bitten, für die Herstellung einer solchen Ihr möglichstes zu tun. Dank der sympathischen Aufnahme, die Sie die Sache hatten, dem Projekte zu bereiten, dank den von Ihrer Exzellenz später getroffenen Verfügungen, sowie in Folge der Opfer und rühmlichen Bemühungen der Staatsverwaltungen Oesterreich-Ungarns und Rumaniens, ist diese Telephonlinie nunmehr heute zur Wirklichkeit geworden. Gestatten geehrter Herr Bürgermeister mir daher, Sie zu diesem Erfolge, zu dem Ihre Exzellenz in hervorragendem Maße beigetragen haben, aufrichtig zu beglückwünschen, und den Wunsch Ausdruck zu verleihen, daß diese neue Telephonlinie zwischen Wien und Bukarest möglichst viel zur Ausgestaltung der ökonomischen und kommerziellen Beziehungen zwischen den beiden erwähnten Ländern, sowie zu guten Einvernehmen zwischen den Journalen der beiden Hauptstädte, die dadurch ein ausgezeichnetes Mittel zum Verkehr unter sich haben, beitragen mögen.

SP. Nachdem aus einem umfangreichen technischen Referate über stockhohe Motorwagen und Autobusse für die Wiener städtischen Straßenbahnen Mitteilungen in verschiedene Tagesblätter übergegangen sind, wobei sich in einzelnen Notizen kleine Irrtümer eingeschlichen haben, so erscheint es vielleicht am Platze, eine kurze Darstellung über den derzeitigen Stand der Angelegenheit zu geben.

Stockhohe Motorwagen und Autobusse. Die Erkenntnis der Tatsache, daß einzelne Straßen und Endstationen durch den Verkehr der Straßenbahnwagen schon derzeit so stark belastet sind, daß dort eine weitere Verdichtung des Verkehrs durch Vermeidung der Zugintervalle nicht mehr gut möglich ist, führte zu Studien über stockhohe Motorwagen. Es bezieht sich dies auf die Hauptverkehrsaderen, z.B. die Mariahilferstraße, Währingerstraße, Alserstraße und auf einzelne Endstationen, z.N. den neuen Markt. Eine wirksame Abhilfe kann in dieser Beziehung,

solange nicht ein Großteil des Verkehrs durch Untergrundbahnen aufgenommen wird - , durch die Verwendung von stockhohen Wagen geschaffen werden, bei welchen so zu sagen, der Beiwagen auf den Motorwagen Sarauflagesetzt wird; dadurch wird die jetzige Inanspruchnahme der Straßen sofort auf nahezu die Hälfte heruntersgesetzt, wonach wieder ansehnlich Platz für weitere Verdichtung der Zugintervalle gegeben wäre. Diesbezügliche Vorbilder deutschensprachiger Länder, wo der Verkehr stockhoher Motorwagen die Regel ist; ein den englischen Vorbildern ähnlicher Wagen ist bekanntlich seit längerer Zeit auf der Linie 49 - Bellaria-Hütteldorf - in Betrieb und bewährt sich dort ganz vorzüglich. Während aber in England für die Bedienung 2 stöckiger Wagen fast immer 1 Kondukteur ausreicht, ist dies bei unseren Verhältnissen, insbesondere mit Rücksicht auf das etwas komplizierte Tarifsystem, bisher nicht möglich.

Einstöckige Straßenbahnwagen müssen für die Wiener Verhältnisse selbstverständlich auch im Obergeschoß vollständig geschlossen sein. Ein dadurch bedingter Nachteil des Probewagens ist dessen große Höhe von 4,9 m, wodurch die Verwendung dieses Wagens auf einige wenige Linien ohne Viadukte beschränkt bleibt und auch die Einstellung in die Bahnhöfe unmöglich ist. Diesen Uebelständen abzuwehren gelten nun die weiteren Studien des Direktors Spängler, dem es durch die Verwendung der bekannten Wagen mit Mittelsitz, sowie durch die besondere Ineinanderschachtelung der Sitze im Ober- und Untergeschoß gelungen ist eine Wagentype für die Straßenbahn zu entwerfen, welche bei einer etwas größeren Länge als der derzeit verkehrende Mastwagen 62 bis 64 Plätze normal aufweist, bzw. bei erhöhter Stehplatzanzahl einen Passengeraum von 100 Personen haben dürfte. Diese Straßenbahnwagen sind nur 4,4 m hoch, gehen unter den meisten Viadukten hindurch, ebenso auch in alle bestehenden Wagenhallen hinein. Der Gemeinderatsausschuß für die städtischen Straßenbahnen hat die Herstellung zweier Mastwagen dieser Art, - in zwei verschiedenen Ausführungen nämlich mit Längssitzen und mit Quersitzen, - beschlossen und sind diese, nach den Entwürfen des Direktors Spängler herzustellenden Wagen in der Sinneringer Maschinen- und Waggon-Fabrik A.G. im Bau; die dürften Anfang nächsten Jahres in Betrieb kommen. Für den seitens der Gemeinde Wien neuerdings aufzunehmenden Autobusverkehr ist es von Wichtigkeit eine Wagentype zu schaffen, welche einen möglichst großen Passengeraum überhaupt und insbesondere an Sitzplätzen aufweist. Wagen ohne Oberdeck können nur unter Heranziehung von Stehplätzen einen ausreichenden Passengeraum erhalten; Wagen mit Sitzen an Wagendeck - die altbekannten Imperialwagen - konnten aber bisher nur mit ganz offenem Obergeschoß hergestellt

Durch die von Direktor Spängler angegebene Anordnung der Ineinanderschachtelung der Sitze im Ober- und Untergeschoß ist es nunmehr möglich geworden, auch ganz leicht gebaute Autobusse ohne Gefahr des Umverfens durch Winddruck mit geschlossenem Obergeschoß herzustellen und läuft ein Mastwagen dieser Art seit Mitte Juli d.J. auf der Strecke auf der Strecke Stephansplatz - Adria anstellung. Dieser Autobus hat bisher zu keinen wesentlichen Klagen Anlaß gegeben, so daß für die demnächst zur Eröffnung kommende neue Autobuslinie Nordbahnhof - Stephansplatz - Südbahnhof weitere 4 Wagen dieser Art in Konkurrenz mit anderen Wagentypen in Verkehr gesetzt werden. Bei diesem größeren Versuch wird sich dann zeigen, ob diese neue Wiener Wagentype in jeder Beziehung entspricht.

Dieser Autobus enthält insgesamt 29 vollständig geschützte Sitzplätze während die Wagen mit offenem Deckensitzen nur 16 geschützte und 14 ungeschützte Beisitze, also insgesamt auch nicht mehr als 30 Plätze aufweisen. Auf der neuen Autobus-Linie werden auch Wagen ohne Obergeschoß in Verkehr kommen mit einem etwas geringeren Passengeraum, bei Zulassung von Stehplätzen. Die neue Linie dürfte also durch die Verwendung verschiedener Wagentypen sehr wertvolle Ergebnisse liefern, die für die endgültige Ausgestaltung des Wiener Autobusverkehrs maßgebend werden dürften.

Der Dank der Beamten der städtischen Elektrizitätswerke.

Unter der Führung des Stadtrates Scher erschienen heute vormittags eine Deputation des Vereines der Beamten der städtischen Elektrizitätswerke bestehend aus dem Präsidenten Dadel und der Vizepräsidenten Heide und Schefzik beim Bürgermeister Dr. Weiskirchner um ihm in Ausführung eines Beschlusses der Generalversammlung das Diplom als Ehrenmitglied des Vereines zu überreichen. Gleichzeitig haben die Herren den Bürgermeister das Protektorat über den Verein zu übernehmen. Bürgermeister Dr. Weiskirchner empfing die Afordnung in der liebendwürdigsten Weise, dankte für die Überreichung des Diplomes und sagte bereitwillig die Übernahme des Protektorates zu. - Vorher war das Präsidium des Vereines beim Gründer desselben Stadtrat Scher erschienen, welcher sich in der Sachfrage der Beamten der städt. Elektrizitätswerke große Verdienste erworben hat und welcher bereits Ehrenmitglied des Vereines ist um ihm die Mitteilung zu machen, daß der Verein ihn nunmehr zum Ehrenpräsidenten ernannt habe und überreichte ein diesbezügliches Diplom. Stadtrat Scher sprach seinen herzlichsten Dank für diese Ehrung aus und versicherte, daß er die Interessen der Beamtenschaft auch weiterhin stets nach Kräften wehren werde.

wird - Wien habe! allerdings eine sehr große Anzahl von Sitzplätzen aus und sind daher bei guter Witterung von großen Vorteil. Bei Regen, Wind und Kälte aber werden die offenen Beisitze gemieden, was nicht nur die Einnahmen vermindert, sondern vor allem auch die Notwendigkeit einer Verkehrsverdichtung bedingt, welche natürlich wieder die Anlage- und Betriebskosten erhöht. Die Herstellung eines Wagens mit geschlossenem Oberdeck ist aber bisher nicht gelungen.

Winterfahrordnung der städtischen Straßenbahnen. Mit 16. Oktober d.J. tritt die Winterfahrordnung der städtischen Straßenbahnen in Kraft.

Die Bezirksvertretung Währing. hält am Freitag, den 17. d.M. um 5 Uhr nachmittags die diesmonatliche Sitzung ab.

Der heutigen Korrespondenz liegen bei:
Ein Aufruf des Bürgermeisters zur Beflaggung der Stadt am 16. Oktober;
ein Separatabdruck aus der Allg. Automobil-Zeitung „Kraftstellwagen mit gedecktem Obergeschoß“ von Direktor Spängler.