

Frühe Obusse

Strecke

PÖTZLEINSDORF— SALMANNSDORF

Aus „Frühe Obusse 1907-1938“, Oberleitungs-Automobile in Österreich-Ungarn von Herbert Wöber, Selbstverlag, März 1994

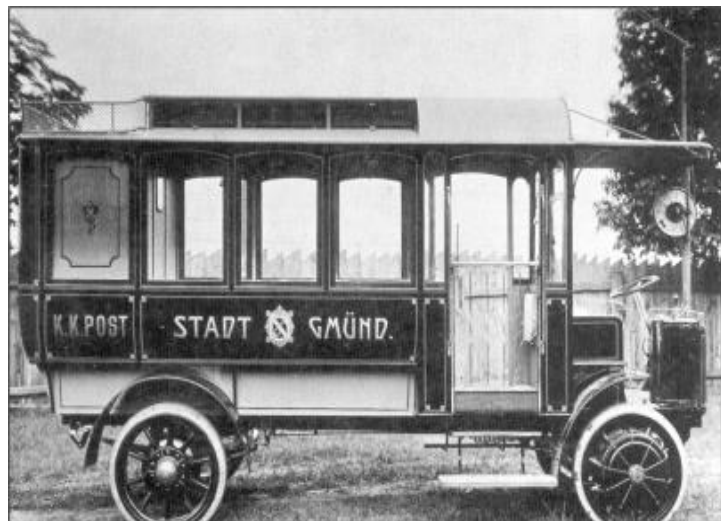


Zu Beginn des 20. Jahrhunderts hatten die städtischen Straßenbahnen in Wien weit über Österreichs Grenzen hinaus den Ruf eines modernen und gut geleiteten Transportinstituts. Sie galten als mustergültig und vorbildlich für andere Straßenbahnunternehmen, insbesondere in bezug auf Betriebsführung und Einrichtungen und zählten zu den ersten Verkehrsunternehmen, die als Zubringerlinien und zur Ausgestaltung ihres Betriebes Benzinautomobile in Dienst stellten.

Schon bald nach der Eröffnung der elektrischen Straßenbahnlinie 41 nach Pötzleinsdorf (3. Jänner 1902) tauchte das Projekt auf, diese Linie über Neustift am Walde nach Salmannsdorf zu verlängern. Die großen technischen Schwierigkeiten — außerordentlich schmale Straßen und eine rund zehnprozentige Steigung — ließen den Bau einer Straßenbahnlinie fast unmöglich erscheinen, so daß mit der Verwirklichung immer wieder zugewartet wurde.

Die guten Betriebsergebnisse der Oberleitungs-Automobillinie in Gmünd veranlaßte die Wiener Straßenbahn, für die Verbindung Pötzleinsdorf—Salmannsdorf ebenfalls eine elektrische Oberleitungs-Automobillinie vorzuschlagen.

Eine daraufhin von der Bezirksvorstehung des 18. Wiener Gemeindebezirks durchgeführte Besichtigung der Gmünder Anlage überzeugte die Politiker von der Brauchbarkeit dieses Systems, so daß der Wiener Gemeinderat am 28. Feber 1908 unter Pr. Z. 3135 den Beschluß zur "Errichtung einer gleislosen Bahn von Pötzleinsdorf nach Salmannsdorf" faßte. Die Konzession für die Gemeinde Wien wurde mit Dekret vom 18. April 1908, M. Abt. XVII, Z. 1504, erteilt.





Nach halbjähriger Bauzeit fand am 14. Oktober 1908 die Eröffnung durch Bürgermeister **Dr. Karl Lueger** im Beisein des Landmarschalls Prinz Liechtenstein und zahlreicher Ehrengäste statt.

In der Chronik der Salmansdorfer Schule findet sich darüber folgende Eintragung: "Die festlich geschmückten Wagen fuhren um 11 Uhr in Pötzleinsdorf ab.

An der Eröffnungsfahrt nahmen unter anderen teil: Herr Bürgermeister Dr. Karl Lueger, Herr Reichsratsabgeordneter Leopold Tomola, Herr Bezirksvorsteher Anton Baumann, sämtliche

Bezirksräte, die Gemeinderäte des 18. Bez. und viele andere.

Der Schulleiter ließ die Schulkinder nach beendetem Unterrichte um 11 Uhr vor dem Schulhause mit der Schulfahne unter Beisein des Lehrkörpers aufstellen. Nachdem die Wagen in Sicht kamen, wurden sie mit lauten Hochrufen der Schuljugend empfangen.

Der Herr Bürgermeister verließ nun mit den Festgästen den Wagen und schritt auf die Schulkinder zu. Die Schülerin Olga Rausch überreichte nach einer kurzen Begrüßungsansprache dem Herrn Bürgermeister ein Bukett aus weißen Rosen und Nelken.

Nachdem der Herr Bürgermeister die Reihen der Schulkinder abgeschritten hatte, begaben sich die Festteilnehmer in Wasserburgers Saal, wo mehrere Ansprachen gehalten wurden. Darnach fuhr der Bürgermeister mit seinem Wagen zurück in das Rathaus. Der größte Teil der Teilnehmer blieb noch einige Zeit vereint bei einem kleinen Frühstück.



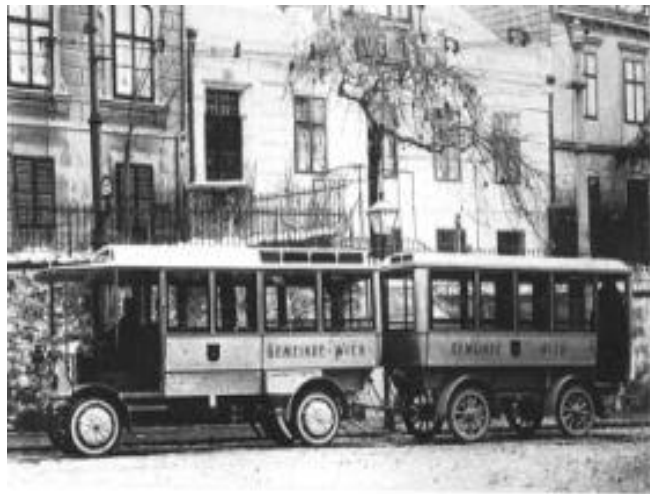
Bild 28: Die Endstation Salmansdorf

Diese Automobillinie ist für die Bewohner der Bezirksteile Neustift und Salmansdorf von großer Bedeutung, da dadurch diese Stadtteile endlich direkt mit dem Zentrum der Stadt verbunden werden, was zur Hebung dieser Bezirksteile wesentlich beitragen dürfte."



"Das Interessante Blatt" schrieb in seinem Eröffnungsbericht vom 22. Oktober 1908 u. a.: "Alle Fremden, die Zeit gehabt haben, sich auch in der Umgebung von Wien ein bißchen umzusehen, sind entzückt von dem einzigartigen enganschließende Smaragdgrübel der Stadt, den Auen und Waldberge des Wienerwaldes bilden. Diese Herrlichkeiten dem Volke zu erschließen, laufen Tramwaylinien bis an die grüne Küste des Häusermeeres. Aber nicht überall können sie durch. Enge, winkelige Straßen, starke Hügel im Terrain machen Schwierigkeiten für große Waggonen, Waggonen auf starren Gleisen.

Darunter hatten namentlich das weinfrohe Neustift am Walde und das hochliegende Salmansdorf zu leiden, die poetischen Sommerfrischen zwischen Pötzleinsdorf und dem Hameau. Jetzt hat man mit einem für die Tramway neuen System, der gleislosen Elektrischen, deren Wagen ausweichen können, den Ausweg gefunden und zur Freude des Bezirkes die neue Verbindung geschaffen, die bisher ein verhältnismäßig teurer Stellwagen mehr schlecht als recht besorgte."



Die an Stahlrohrmasten entweder mittels Auslegern oder Querdrähten aufgehängte Oberleitung war zweipaarig ausgeführt und hatte an beiden Endpunkten Schleifen Damit wurde das bei anderen Anlagen übliche Tauschen der Stromabnehmer zweier sich begegnender Wagen vermieden. Dies wäre wegen der teilweise außerordentlich schmalen Straßen, insbesondere aber wegen der zehnpromzentigen Steigung der Khevenhüllerstraße bedenklich gewesen.

Die Stromversorgung der 2,2 km langen Linie erfolgte einfach dadurch, daß -Pötzleinsdorf über eine Schalteinrichtung die Straßenbahnoberleitung mit dem einen und die Schienen mit dem anderen Fahrdrabt der Automobil-Oberleitung verbunden wurden. Streckenausschalter und Blitzableiter sorgten für die Sicherheit der Fahrleitung.

Bis zum Jahr 1921 waren vier Elektromobile "Mercedes-Electrique-Stoll" im Einsatz. Die Chassis mit den gepreßten Stahlträgern stellten eine Neukonstruktion der Österreichischen Daimler-Motoren-Gesellschaft in Wiener Neustadt dar und hatten im Gegensatz zu den bisher ausgeführten Fahrzeugen zwei 20-PS Motoren in den Hinterradnaben. Stromabnehmer, Kabeltrommel, Hochhaltestange und Motorer wurden in der bewährten Ausführung übernommen, als Fahrschalter jedoch eine andere Type als bisher verwendet.

Die Fahrzeuge waren mit zwei voneinander unabhängig arbeitenden mechanische-Bremsen (Außenbackenbremse für die Vorderräder, Innenbackenbremse für die Hinterräder) sowie mit der auf die Hinterräder wirkenden elektrischen Kurzschlußbremse und mit Bergstützen versehen. Zur Sicherung des Winterbetriebes brachte die "Automobil-Stellwagen-Unternehmung der Gemeinde Wien" eine den Straßenbahnwagen gleichende Sandstreueinrichtung an. Damit konnte bei vereister Straße das Schleudern und Gleiten der Wagen verhindert werden. Die Vollgummibereifung erfolgte vorne einfach und hinten doppelt.

Die Karosserien der für Einmannbetrieb eingerichteten Wagen mit 14 Sitz- und 10 Stehplätzen stammten — wie immer — aus der Hof-Wagen-Fabrik Jakob Lohner & Co in Wien. Vorne links war der Fahrgastzugang, so daß die Fahrgäste beim Ein- und Aussteigen den Fahrer passieren mußten. Der Innenraum war durch eine Trennwand mit Falltür in ein Raucher- und Nichtraucher-Abteil geteilt. Die Oberlichtfenster im Dachaufbau und die herablaßbaren Seitenfenster ermöglichten gute Lüftung. Die Wagen hatten gepolsterte rote Ledersitze und waren durch zehn Glühlampen für damalige Begriffe "splendid" beleuchtet. Die graue Außenlackierung war mit weißen Linien abgesetzt, die Beschriftung "GEMEINDE WIEN" und das Stadtwappen auf schwarzem Grund waren in Gold ausgeführt.

In den Jahren 1910/11 wurde auf Vorschlag der Österreichischen Daimler-Motoren-Gesellschaft ein Versuchszug eingesetzt, der aus einem Elektromobil samt Anhänger bestand. Das Triebfahrzeug wies außer dem Allradantrieb gegenüber der üblichen Type nur geringe Unterschiede auf. Während die zwei voneinander unabhängigen mechanischen Bremsen nur die Hinterräder beeinflussten, wirkte die elektrische Kurzschlußbremse auf alle vier Räder und — über ein Verbindungskabel — auch auf das Brems-solenoid des Anhängers. Die vier Radnabenmotoren zu je 20 PS waren derart in Serie geschaltet, daß jeder Motor nur maximal 250 V erhielt. Der Versuchsbetrieb wurde jedoch wegen des zufriedenstellenden Einsatzes der vorhandenen Wagen abgebrochen und der Zug an die Lieferfirma zurückgegeben.

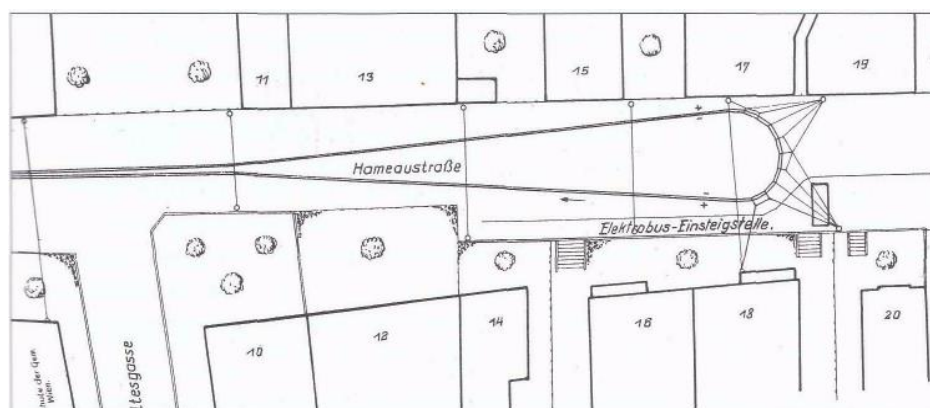


Bild 29: Lageplan der Endstation Salmannsdorf

Der Erste Weltkrieg brachte auch für die Wiener Anlage Schwierigkeiten und Schäden. Nach Verbrauch der vorhandenen Vollgummireifen konnte ab 1915/16 der zeitweise in der Dichte beschränkte Verkehr nur noch unter Zuhilfenahme von Ersatzbereifung aus Holz aufrecht erhalten werden. Die dadurch bedingte Vergrößerung des Raddurchmessers verursachte jedoch eine starke Erwärmung der Radnabenmotoren. Es wurden daher 1917 in die vier Wagen elektrisch angetriebene Ventilatoren eingebaut, welche die Motoren auch während des Stillstandes der Wagen kühlen konnten.

Als nach Ende des Weltkrieges wieder die Gummibereifung möglich war, konnten wohl diese Übelstände, nicht aber die an den Motoren entstandenen Schäden beseitigt werden. Im Verlauf der etwa zwölfjährigen Betriebszeit hatte sich gezeigt, daß der großen Einfachheit des Antriebes durch die Radnabenmotoren leider enorme Schwierigkeiten bei der Instandhaltung gegenüber standen. Die große unabgefederte Motorenmasse bedingte beim damaligen Straßenzustand erhebliche Stöße, unter denen die Isolation der Motoren stark litt.

Da die Österreichische Daimler-Motoren-Gesellschaft inzwischen eine neue Bauart von Elektromobilen entwickelt hatte, sah man von einem Neubau der Radnabenmotoren ab und entschloß sich, vier neue Fahrgestelle anzuschaffen. Um aber bis zu ihrer Fertigstellung schon eine Verbesserung des Betriebes mit einfachen Mitteln zu erreichen, wurde 1920 ein ehemaliger "Froß-Büssing"-Benzinabus in ein Elektromobil verwandelt. In das Chassis wurde ein gewöhnlicher Straßenbahnmotor eingebaut, der über einen Fahrschalter entsprechend gesteuert, unmittelbar das Differential antrieb.



Auf die im zweiten Halbjahr 1921 gelieferten vier neuen Chassis wurden die Kästen der alten Wagen aufgesetzt und die so erneuerten Fahrzeuge in Betrieb genommen. Zum Antrieb dienten wieder zwei Elektromotoren, die aber im Rahmen des Fahrgestells gelagert waren und durch Zahnräder Vorgelegewellen antrieben. Die Kraftübertragung zu den Hinterrädern erfolgte durch Rollenketten, welche durch einen als Ketenspanner ausgebildeten Kasten vor dem Verschmutzen geschützt waren. Jedes Hinterrad war so unter Ausschaltung eines Differentials direkt angetrieben, was dem bereits 1906 von der "Società per la Trazione Elettrica" in Mailand gebauten "System Frigerio" entsprach. Der Stromabnehmerwagen "System Stoll" wurde unverändert übernommen.

Die beiden unabhängigen Zweibackensbremsen wurden von einem Fuß- und einer Handhebel bedient und wirkten auf die Hinterräder. Die Steuerung der Motoren besorgten ein Schaltfußhebel und ein Geschwindigkeitshebel. Damit wurde eine vollständige Anpassung an die Fahrtechnik des Benzinautomobils erreicht.

Der bisher verwendete Straßenbahn-Fahrschalter mußte dazu auf zwei Bedienungselemente verteilt werden. Der Schaltfußhebel bediente den Hauptausschalter und die Anlaßwiderstände: beim Niedertreten wurde der Strom unterbrochen, beim langsamen Auslassen die einzelnen Stufen des Anlaßwiderstandes eingeschaltet. Der Geschwindigkeitshebel betätigte den

Messerschalter, der unter dem Fahrersitz untergebracht war und nur nach Niedertreten des Schaltfußhebels — also stromlos — betätigt werden konnte. Die vier Stellungen wurden durch Auslegen nach vorne und hinten sowie seitliches Verschieben in einer Kulisse erreicht: VORWÄRTS 1 (Motoren in Serie mit Widerstand) / VORWÄRTS 2 (Motoren in Serie ohne Widerstand) / VORWÄRTS 3 (Motoren parallel ohne Widerstand) / RÜCKWÄRTS.

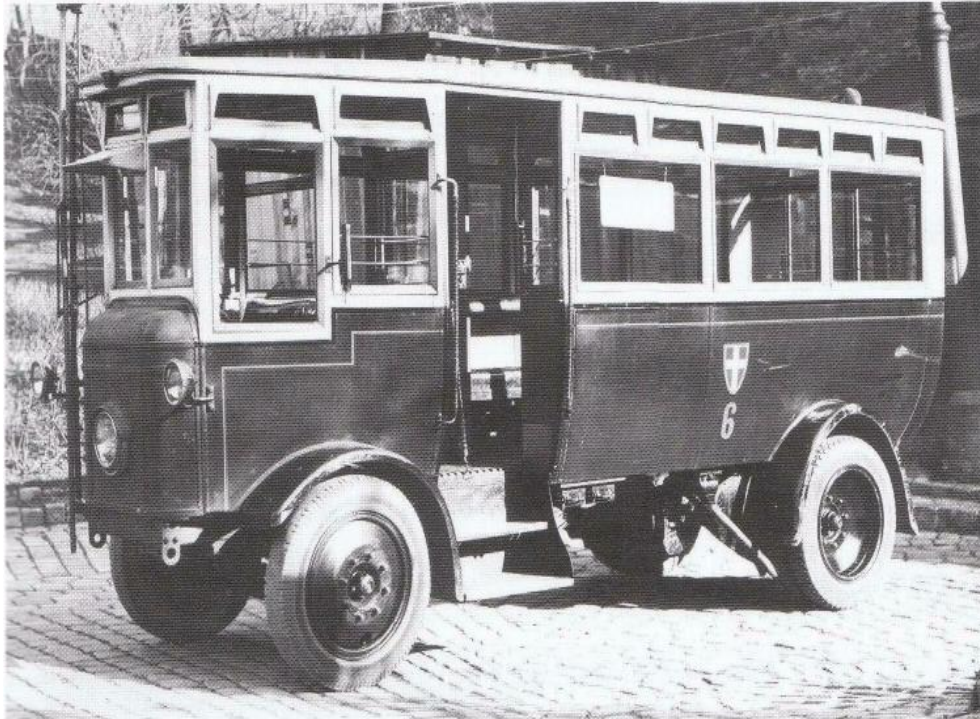


Bild 30: Oberleitungs-Automobil Baujahr 1921 (Fahrgestell) / 1926 (Wagenkasten)

Bei steigenden Beförderungsleistungen waren die fünf Fahrzeuge bis 1925 in Verwendung. 1926 wurden für die 1921 angeschafften Fahrgestelle drei neue Karosserien bei Lohner beschafft und ein Fahrzeug (offensichtlich der Umbauwagen aus 1920) außer Betrieb genommen. 1927 folgte die vierte neue Karosserie; wegen der weiterhin steigenden Frequenz wurde das fünfte Fahrzeug renoviert und wieder in Betrieb genommen.

Da der fünfte alte Wagen jedoch nicht mehr weiter verwendet werden konnte, stellte die Straßenbahndirektion im Jänner 1928 an den Stadtsenat den Antrag, einen neuen „Oberleitungselektroomnibus“ anzuschaffen. Nach ungewöhnlich rascher Genehmigung erfolgte am 28. März 1928 bei der Automobilfabrik Perl A.G. in Atzgersdorf bei Wien die Bestellung eines "Elektro-Oberleitungs-Omnibus" zum Preis von S 38.700 — zuzüglich WUSt, das waren zusammen S 39.490.—.

Das Chassis hatte einen gepreßten Stahlrahmen, die Kraftübertragung erfolgte vom BBC-Gleichstrom-Reihenschlußmotor (30 PS bei 650 UpM und 550 V) durch eine Kardanwelle mit Brown'scher Schnecke und Schneckenrad auf das Differential und die Hinterräder. Die Fußbremse wirkte auf das Vorgelege, die Handbremse auf die Bremstrommeln der Hinterräder und die elektrische Widerstandsbremse ebenfalls auf die Hinterräder. Die Vollscheibenräder waren luftbereift 36 x 6", und zwar vorne einfach und hinten doppelt. Wie bei den anderen Wagen waren auch hier Bergstütze und Sandstreuer vorhanden. Die Hartholzkarosserie war außen mit Eisenblech bespannt, über den zum Teil

herablaßbaren Fenstern waren aufklappbare Oberlichter angeordnet. Die Sitze hatten gepolsterte Kunstlederbespannung, die Decke war mit weißem Kunstleder bespannt, der Fußboden trug einen Lattenrost. Die Außenseite der Karosserie war unten rot und oben lichtcreme lackiert, Fahrgestell und Kotflügel schwarz.

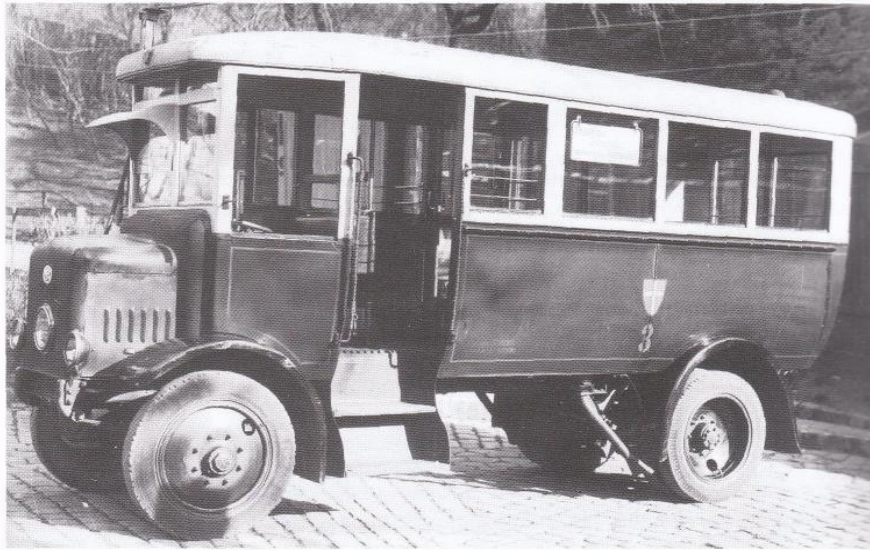


Bild 31: Oberleitungs-Automobil »Perl«, Baujahr 1928

Die elektrische Steuerung durch einen Bahnfahrschalter mit sieben Anfahr- und sechs Bremsstellungen samt Umschaltwalze und Kurbeln stellte einen ausgesprochenen Rückschritt gegenüber den 1921 gelieferten Wagen dar. Zur Stromabnahme wurde wieder der Stollsche Kontaktwagen verwendet.

Mit diesen fünf Fahrzeugen (vier von Daimler und eines von Perl) fand man bei nunmehr stetig fallenden Beförderungsleistungen das Auslangen.

Obwohl nach dem "Anschluß" Österreichs an das Deutsche Reich am 19. September 1938 in Wien die Rechtsfahrordnung eingeführt worden war, verkehrten die für das Linksfahren gebauten Wagen nach wie vor mit dem Einstieg auf der nunmehr "falschen" Seite bis zum 30. Oktober 1938. Durch einen eigenen Erlaß der Straßenbahndirektion wurde das Fahrpersonal angewiesen, die Fahrgäste beim Ein- und Aussteigen entsprechend zu sichern.

Nach 30 Jahren Oberleitungsbetrieb — die Statistik weist für die 30 Betriebsjahre (Eröffnung 14. Oktober 1908, Einstellung 30. Oktober 1938) eine Gesamtleistung von 1,972.022 Wagen-Kilometer und insgesamt 9,353.192 beförderte Personen aus — wurde der Verkehr wegen vollkommener Überalterung der Betriebseinrichtungen eingestellt und durch eine Benzin-Automobillinie (Signal 23) ersetzt, die allerdings kriegsbedingt am 6. September 1939 eingestellt worden ist. Lange Jahre sah man entlang der Strecke noch die alten Haltestellentafeln der Oberleitungslinie und einzelne Stahlrohrmasten, bis auch sie verschwanden.

Seit 1939 besteht nun zwischen Pötzleinsdorf und Salmansdorf keine Verbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln!

Die ab 31. Oktober 1968 (30 Jahre nach Einstellung des Oberleitungsbetriebes!) verkehrende Autobuslinie 41A (im Auftrag der Wiener Stadtwerke-

Verkehrsbetriebe durch die Firma Dr. Richard betrieben) benützt die alte Strecke nur bis zur Pötzleinsdorfer Höhe und biegt dann links zum Neustifter Friedhof ab.

Fahrpreise der elektrischen Oberleitungs-Automobillinie Pötzleinsdorf—Salmansdorf (Schaffnerfahrtscheine des Einheitstarifes).

Auszug:

Einführungstag	Tages-Fahrschein normal	Kinder-Fahrschein normal	Sonntags- /Feiertags-Fahrschein normal
	Heller		
16.10.1908	20	10	
1.1.1910	60	12	
27.6.1918	100	24	
3.12.1920	160	40	
3.7.1920	300	100	
26.1.1921	600	200	
	Kronen 1)		
4.5.1921	8	3	15
17.8.1921	10	3	20
24.10.1921	16	5	30
8.12.1921	30	10	60
18.1.1922	50	10	120
15.3.1922	100	20	200
10.6.1922	150	30	300
16.8.1922	440	100	600
3.9.1922	1000	200	1500
17.12.1922	1500	300	2500
2.5.1923	1700	300	2500
2.12.1924	2000	400	3000
	Groschen 2)		
1.1.1925	20	4	30
20.10.1925	24	4	34
18.1.1926	24	4	35
4.10.1927	28	5	40
30.1.1928	20	5	
2.7.1929	24	7	
	Reichspfennig 3)		
28.3.1938	16	5	

Ab 24. 10. 1921 ein Kind bis zum vollendeten vierten (bisher zweiten) Lebensjahr frei; sonst bis 1,30 m Größe: Kinderfahrpreis.

Ab 31.7.1938 zwei Kinder (bisher eines) bis zum vollendeten vierten Lebensjahrfrei, sonst bis 1,50 m (bisher 1,30 m) Größe: Kinderfahrpreis.

1 Krone = 100 Heller.

Währungsumstellung Krone/Schilling im Verhältnis 10.000 : 1 (1 Schilling = 100 Groschen)

Währungsumstellung Schilling/Reichsmark im Verhältnis 3 : 2 (1 RM = 100 Rpf)