

Inventurnummer 14.661

Österreichisches Bundesministerium für Handel und Verkehr

15.25/2-4

Post und Telekom Austria
Aktiengesellschaft
BIBLIOTHEK und ARCHIVE

Geschäftsbericht

der Generaldirektion für das Post-,
Telegraphen- und Fernsprechwesen

1924



Wien 1925

Druck der Österreichischen Staatsdruckerei

Post
14/21
11/17

k) Garagen.

Im Berichtsjahre wurde in Lando in Tirol die bisher mietweise benutzte Garage angekauft und im Hofe des Hauptpostgebäudes in Klagenfurt eine größere Garage gebaut.

V. Die Rohrpost in Wien.

Über die Einrichtungen der Rohrpost in Wien ist in der Öffentlichkeit außer der Möglichkeit der Beförderung von Rohrpostsendungen so wenig bekannt, daß es wohl am Platze ist, anlässlich der ersten Ausgabe eines Geschäftsberichtes der österreicherischen Generaldirektion für das Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen darüber etwas ausführlichere Mitteilungen zu machen.

a) Geschichtliches.

Im Jahre 1874 hatte der Telegraphenverkehr in Wien bereits einen solchen Umfang angenommen, daß sich die Weiterleitung und Zustellung der Fern- und Ortstelegramme durch Boten als unzulänglich erwies und daran gedacht werden mußte, ein Verkehrsmittel zu schaffen, das bei möglicher Billigkeit und Betriebssicherheit die rasche, gleichzeitige Weiterbeförderung einer beträchtlichen Zahl von zustellungsfertigen Telegrammen gestattet. Aus diesem Anlasse wurde damals nach dem Muster von London, Paris und Berlin an den Bau einer Rohrpostanlage geschritten, die am 1. März 1875 mit 117½ Kilometer Leitung und 10 Stationen eröffnet wurde. Die Anlage wurde wie die Pariser Anlage nach dem Wendebetriebsystem mit einem Aufwande von rund 265.000 Gulden erbaut. Als Antriebsquellen dienten damals die Rohrpostkraftstationen im Keller des Gebäudes der Telegraphenzentralstation am Börseplatz, enthaltend eine Dampfmaschine von 30 Pferdekraften, eine Vakuum- und eine Kompressionspumpe nebst vier Luftkesseln, und die ähnlich ausgestattete Kraftstation im Postamt Gumpendorf. Im Laurenzergebäude am Fleischmarkt befanden sich Luftspeicher, die von der Station im Telegraphengebäude gespeist wurden.

Da die damalige Anlage bald auch zur ausgedehnten Beförderung von Eilbriefen herangezogen wurde, mußte an ihre Erweiterung geschritten werden. Der Ausbau der Anlage erfolgte allmählich vom Jahre 1889 bis zum Jahre 1911, in welchem Jahre sie ihren heutigen Stand erreicht hatte. Wichtige Entwicklungsstufen bildeten die Errichtung der Maschinenstationen in der Mohlgasse und Webergasse (1892—1893), die Auswechslung der Maschinen und Gebläse in der Ekerhäzngasse (1896—1897), die Errichtung des Maschinenhauses Schulgasse (1898—1899) und der Umbau der Rohrpostzentrale auf dem Börseplatz im Jahre 1903 durch Übergang auf den elektrischen Antrieb. Den letzten Abschnitt bildete im Jahre 1924 die Auflassung des Dampfmaschinenbetriebes im Maschinenhause Schulgasse und Aufstellung eines Zweitakt-Rohrpostmotors mit elektrischer Reservemaschine, wodurch eine Verbilligung der Betriebskosten um 360.000.000 K jährlich erzielt wurde.

b) Technisches.

Die mit der Rohrpost abzufertigenden Gegenstände werden durch ein System von unterirdischen Leitungen in verschlossenen zylindrischen Büchsen mittels Luftdruck befördert. Diese Büge werden in Zwischenräumen von 10 bis 20 Minuten mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 60 Kilometern in der Stunde durch die Fahrrohrleitungen getrieben. Im allgemeinen ist dazu ein Überdruck von 0,5 bis

1 Atmosphäre für die Hinfahrt und ein Vakuum von 0'5 bis 0'75 Atmosphären für die Rückfahrt erforderlich. Die verdichtete oder verdünnte Luft wird mit Gebläsemaschinen erzeugt und in großen Kesseln aufgespeichert. Von da wird sie entweder unmittelbar in die Fahrrohrstränge geleitet oder mit Luftübertragungsleitungen an entfernte Stellen des Rohrnetzes geführt. Die Fahrrohrleitungen sind aus nahtlos gewalzten Mannesmannstahlrohren von 5 Meter Baulänge, 65 Millimeter Innendurchmesser und 5 Millimeter Wandstärke hergestellt und auf einen Innendruck von 25 Atmosphären geprüft. Die Luftübertragungsleitungen bestehen aus gußeisernen Muffenrohren von 3 Meter Baulänge, 100 oder 200 Millimeter Innendurchmesser und einer Wandstärke von 10 bis 11 Millimetern.

Zum Antriebe der Gebläsemaschinen dienen Dampfmaschinen, Elektromotoren oder Ölmotoren. Die Anlage besitzt derzeit fünf Maschinenstationen, und zwar im Gebäude der Telegraphenzentralstation auf dem Börseplatz, I. Bezirk (elektrisch, 120 Pferdekkräfte), in der Eßterházygasse, VI. Bezirk (Dampf, 60 Pferdekkräfte), in der Mohsgasse, III. Bezirk (Dampf, 40 Pferdekkräfte), in der Schulgasse, XVIII. Bezirk (Öl und elektrisch, 16 Pferdekkräfte) und in der Webergasse, XX. Bezirk (Dampf, 10 Pferdekkräfte).

Das Rohrnetz erstreckt sich über das Stadtgebiet von der Rohrpostzentrale auf dem Börseplatz in sechs Strahlen, die in den äußeren Bezirken durch einen (zurzeit zwischen dem II. und III. Bezirk noch nicht ausgebauten) Ring verbunden sind. Das Netz enthält 43 Rohrpoststationen. Die in diesen Stationen aufgestellten, in die Fahrrohrleitungen eingeschalteten Rohrpostapparate (vorwiegend „Modell 1892“) dienen einerseits zum stoßfreien Auffangen der ankommenden Büchsen unter Abschluß gegen die Außenluft, andererseits als Schleusen gegen den Luftstrom, während Büchsen eingelegt oder herausgenommen werden.

Den Stand im Betriebsjahre veranschaulicht die folgende Übersicht:

Maschinenstationen (mit 430 PS)	5
Rohrpoststationen	43
Rohrpostapparate	77
Rohrpostsammeleästen	635
Fahrrohre:	
Linienlänge	59'6 km
Rohrlänge	64'4 "
Luströhre:	
Linienlänge	7'0 "
Rohrlänge	14'1 "
Fassungsraum der Reservoirs:	
Kompression	500 m ³
Vakuum	400 "

c) Betrieb.

Die Wiener Rohrpost hat gegenwärtig nachstehende Aufgaben zu erfüllen:

1. Die Beförderung der meisten im Wiener Gemeindegebiet nach auswärts ausgegebenen Telegramme zur Telegraphenzentralstation auf dem Börseplatz;
2. die Beförderung der meisten von auswärts bei der Telegraphenzentralstation eingelangten Telegramme nach den Zustelltelegraphenämtern des Wiener Gemeindegebietes;
3. die Beförderung von Ortstelegrammen;
4. die Beförderung der Rohrpostsendungen (Briefe, Postkarten) und

5. die Beförderung der von auswärts kommenden oder nach auswärts abgegebenen Eilbrieffendungen.

Die Wiener Rohrpostanlage war zur Beförderung von Rohrpostnachrichten bis in die ersten Kriegsjahre hinein lebhaft in Anspruch genommen. Nach dem Umsturz kamen die mit Dampf betriebenen Maschinenanlagen wegen Kohlenmangels zum Stillstand. In dieser Zeit wurde die Rohrbeförderung nur in den inneren von der elektrisch betriebenen Rohrpostzentrale auf dem Börseplatz versorgten Bezirken Wiens aufrechterhalten; in den äußeren Bezirken wurde der Eilnachrichtenverkehr durch Boten versehen. Diese Einrichtung konnte selbstverständlich nur einen sehr mangelhaften Ersatz für die Rohrbeförderung bilden. Im Jahre 1920 wurde der volle Maschinenbetrieb in ganz Wien wieder aufgenommen und es ist seither die Benützung der Rohrpost auch wieder erheblich gestiegen, obgleich jetzt der Fernsprecher in vielen Fällen bessere Dienste als die Rohrpost leisten kann. Es gibt aber, abgesehen von der Vermittlung der Telegramme, noch viele Gelegenheiten, wo die Rohrpost auch heute noch dem Fernsprecher überlegen ist: wenn z. B. irgendwelche Gegenstände der Eilbeförderung übergeben werden müssen, wie Theaterkarten, Dokumente, Schecks oder handschriftliche Weisungen.

In den Rohrpostverkehr sind zur Zeit alle Bezirke Wiens, mit Ausnahme von Floridsdorf (XXI. Bezirk), einbezogen. Die äußersten Ämter, nach denen eine unmittelbare Rohrbeförderung stattfindet, sind folgende:

- 89, XIII., Penzingerstraße 59,
- 104, XVI., Hofferplatz 1,
- 102, XVI., Ottakringerstraße 79,
- 105, XVII., Bergsteiggasse 26,
- 117, XIX., Dollingergasse 12,
- 129, XX., Webergasse 14,
- 28, II., Nordbahnhof,
- 79, XI., Hauffgasse 4,
- 75, X., Lagenburgerstraße 48.

Über diesen Umkreis hinaus können Rohrpostsendungen nur mit Boten weiterbefördert werden.

Die durchschnittliche Dauer der reinen Rohrbeförderung zwischen zwei inneren Bezirken beträgt einschließlich der Umleitung 10 Minuten, zwischen äußeren und inneren Bezirken 15 bis 20 Minuten, zwischen den entferntesten Stationen des Netzes, z. B. Döbling und Simmering, höchstens 40 Minuten. Die durchschnittliche Dauer der Gesamtbeförderung von der Aufgabe bis zur Zustellung ist drei Stunden.

Im Berichtsjahre wurden mit der Rohrpost befördert:

Telegramme	3,923.000
Briefe und Postkarten	2,348.000
Zusammen Gegenstände .	6,271.000

VI. Telegraph und Fernsprecher.

1. Baudienst.

a) Bandurchführung im allgemeinen.

Bis Ende 1921 erfolgte die Ausführung von Telegraphen- und Fernsprechbauten von einem bestimmten Kostenaufwand aufwärts (größere Bauten) durch