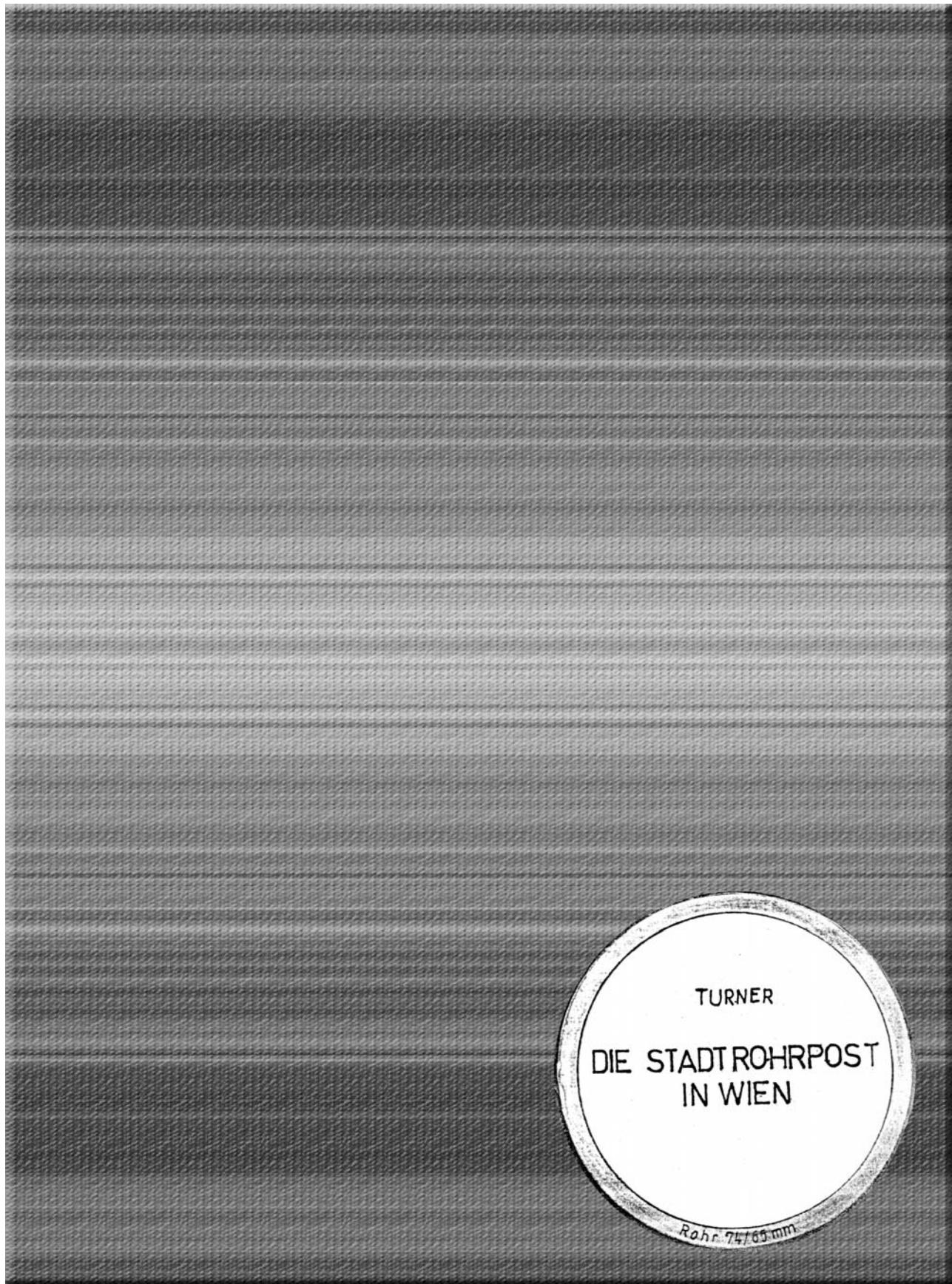


The Pneumatic Post in Vienna: Turner





DIE  
**STADTROHRPOST**  
IN  
**WIEN**  
**1875 - 1956**

TECHNISCHE BESCHREIBUNG  
VON  
**WALTHER TURNER**

WIEN-1978

# Die Stadtröhrenpost in Wien 1875-1956

## Technische Beschreibung von Walter Turner

This is a book produced in typescript by Ing. W Turner, who was the last manager of the system. The Technical Museum have 3 copies; their ref number is B6983; that for the Post Office Archives is PV 502/2.

The contents list follows. At the end are a few translations. Pages 9, 11-14, 74-85, 128-129 are then reproduced.

Plan- und Bildübersicht	4
Abkürzungen	6
Zusammenstellung der Rohrpostämter	8
Vorwort	9
I Geschichtlicher Rückblick	10
II Technische Grundlagen	15
III Die Rohrpostmaschinenhäuser	18
1. RpMH Zentral	21
2. RpMH Gurnpendorf	31
3. RpMH Währing	37
4. RpMH Webergasse	41
5. RpMH Mohsgasse	44
6. Rohrpost-Kleinmaschinenanlagen	45
IV Der Rohrpostbautrupp	56
V Die Rohrpostapparate	63
VI Der Rohrpostverkehrsdienst (Techn. Belange)	74
VII Die Auflassung der Rohrpost	85
VIII Die Demontage der Rohrpost	107
IX Die Organisation des Rohrpost-Maschinendienstes	112
X Anhang	116
1. Das Post- und Telegrafenmuseum u. die Rohrpost	116
2. Die Ausstellung "Postdienst alt und neu"	119
3. Die Weltausstellung in New Delhi	119
4. 100 Jahre Rohrpost	120
5. Die Rohrpost in der U-Bahntrasse	124
6. Verlegung der Leistungen für das Kabelfernsehen in den ehemaligen Rp-Rohren	124
7. Die Hausrohrpostanlagen der ÖPT:	125
A) TZSt	125
B) Fernamt Wien	134
C) PA 1036 Wien	136

The Pneumatic Post in Vienna: Turner

D) PA 1103 Wien	137
E) PA 3910 Zwettl / NÖ	137
F) TZV - Telegraphenzeugverwaltung Wien	137
G) Kabelbauamt im HBA 3, Wien Arsenal	138
Quellennachweis	139

Restoration of the system after WII:		
Date	Sections completed	%
30 Apr 45	0/42	0
30 June 45	3	7
23 July 45	11	26
Formal reopening of service		
31 Aug 45	15	36
31 Dec 45	27	64
31 Mar 46	29	69
30 June 46	34	81
30 Sep 46	37	88
30 Jun 47	39	93
by end 1950	42/42	100

Evidently Turner was proud of what his staff had accomplished!

Page 13: at bottom of diagram is “Jedem RpMH bzw jeder Luftstation und jeden Rp-Klm” – machine house, air receiver station, and klein maschine anlage = small machine installation respectively – “war auch ein RpA angeschlossen Die in Klammern gesetzten Nummern waren RpÄ, die in der letzten Jahren vor 1956 aufgelassen wurden. Die Rohrleitungen sind in der Strasse vor dem Amt oder im Keller desselben (PA W127) durchverbunden. Die Luftleitungen 129-20 und 57-101 waren 1956 bereits ausser Betrieb.”

Page 85 “... postwar reinstatement of about 500 red postboxes, which had been removed during the war. Mainly for Bahnpot: surcharge 60 gro for expedition to station, normal thereafter. ... Trades Unions formally protested about the closure plans; no reply was received”

Page 88 says that the last-ever train “traf dort im Apparat 129 um 13:28 ein”. It also suggests that Turner sent all his staff a thankyou in the following few days. It goes on to say that P&TDion Wien Amtsblatt 4/1956, dated 7 April, confirmed the closure and that this was repeated in PuTVOB 13 of 28 April; however this is not true. There followed a period of intense technical report preparation, trying (and failing) to make a case for partial retention.

Page 105 shows a piece of an envelope with full pneumatic markings and cancels but inscribed by hand to show that it actually went by 3-wheeler, taking 2 hours 5 mins instead of the 30 mins routinely achieved by pneu. Page 106 is a similar piece for 2 May. Beware: both had completely normal pneumatic cancels.

There was for a time a small demo system in the P&T Museum at Schwechat; a commemorative cover (or many?) was run through it on 26 Feb 1975 but cancelled 1 Mar 1975.

V O R W O R T

---

Vor seinem Eintritt in den Ruhestand hat der ehemalige und letzte Bezirksbauführer der Wiener Stadtrohrpost TURNER den Plan gefaßt, die im TBA 4<sup>\*</sup> bzw. im Postmuseum befindlichen schriftlichen Unterlagen der Rohrpost zu sichten und zu ordnen. Durch den Leiter des PTM Dr. POPP wurde Turner weiter angeregt, eine Abhandlung über den technischen Teil der Rohrpost niederzuschreiben. Es sollte dies sozusagen eine Ergänzung zu dem Buch des Dr. Hans HAJEK "Geschichte der Wiener Rohrpost" aus dem Jahr 1933 sein, das sich hauptsächlich mit dem Postbetriebsdienst der Rohrpost beschäftigt.

Der Vorschlag ehrte zwar Turner, aber dieser war sich der großen und schwierigen Aufgabe bewußt, die ihn erwartete, denn seit der Einstellung der Rohrpost am 2. April 1956 sind 22 Jahre vergangen und Aufzeichnungen gibt es nur sehr wenige, die für die Verfassung einer gründlichen Abhandlung geeignet wären. So ist der größte Teil des vorliegenden Buches aus Erinnerungen zusammengestellt und weist daher auch verschiedene persönliche Nuancen und Beiträge auf.

Wien, im Sommer 1978

Der Verfasser

\* TBA 4 = Telegraphenbauamt 4 (Nachfolgeamt des REMEA)

---

Es dauerte rund 20 Jahre bis 68 km Fahrrohre und 14 km Luftrohre verlegt waren. In dieser Zeit wurden auch fünf Groß-Machinenhäuser mit Luftspeichern und zusätzlich fünf Luftstationen errichtet. Für den Rohrpostverkehrsdienst entschloß man sich zu einem kombinierten Radial-Rundleitungssystem mit Einrohr-Wendebetrieb. Ein genaues Verzeichnis der Straßenzüge, entsprechend dem Streckenverlauf und ein solches in alphabetischer Ordnung, ist im Qn. 2 u. 3 hinterlegt. (Bild 1, 2 u. 3).

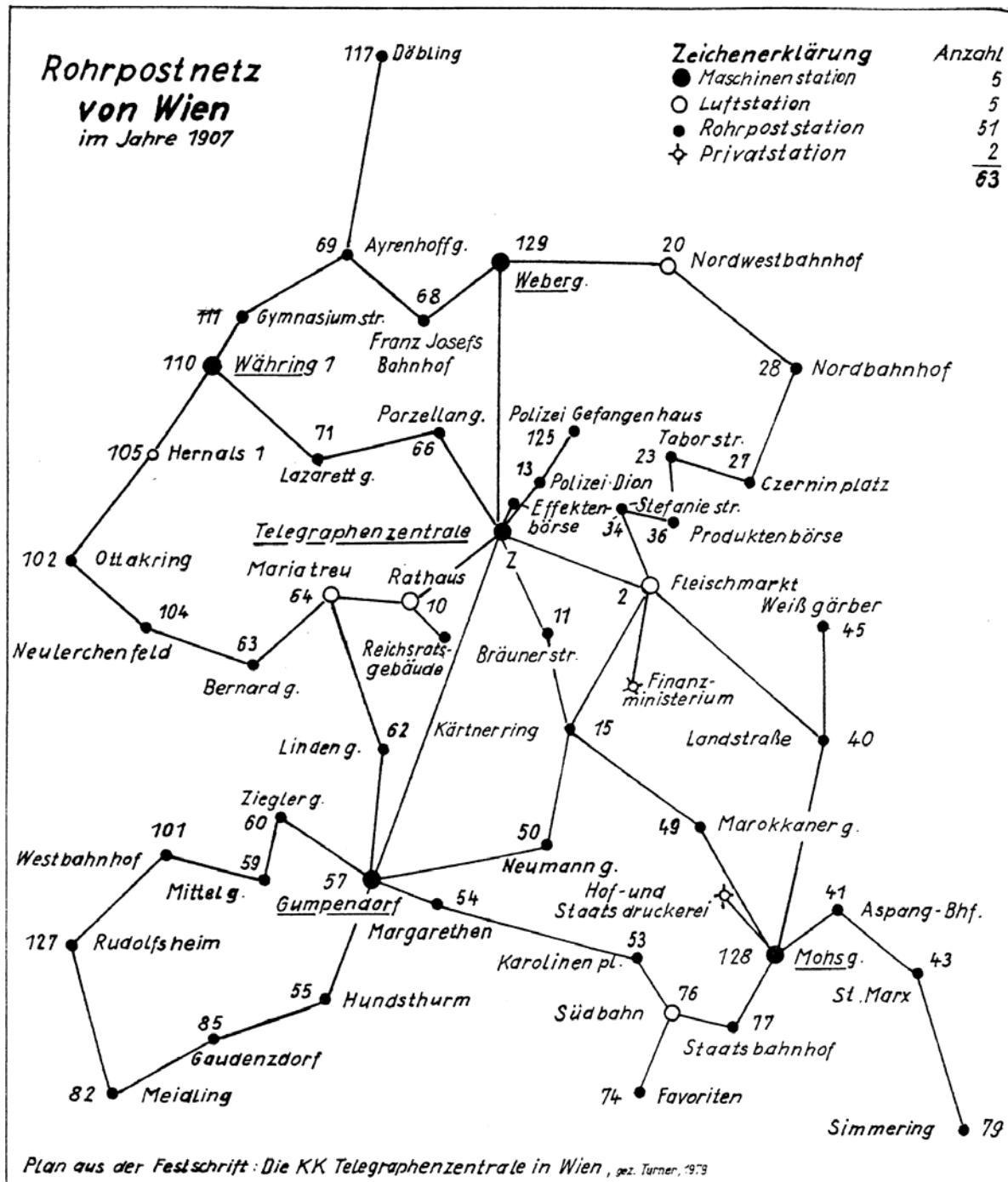
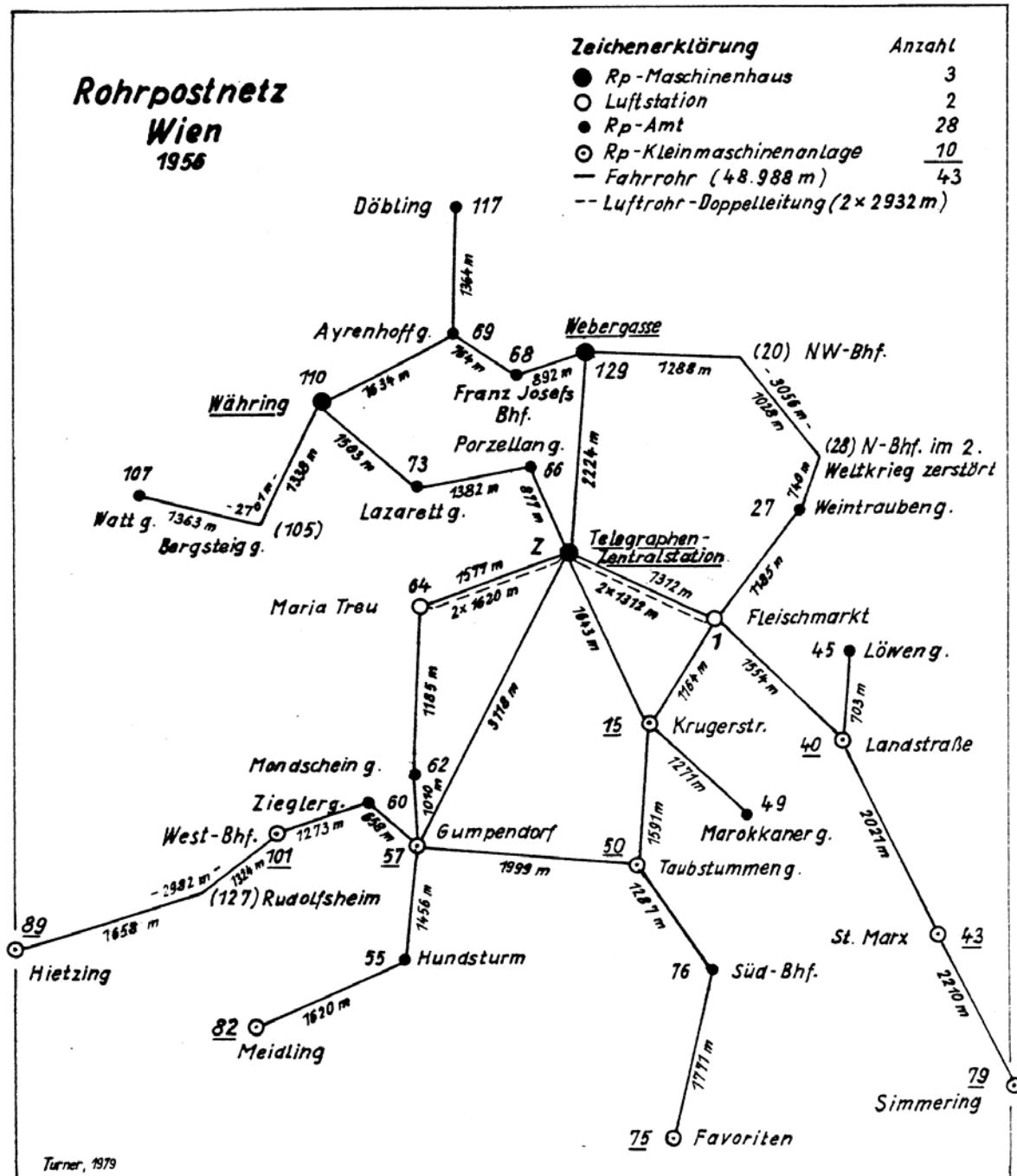


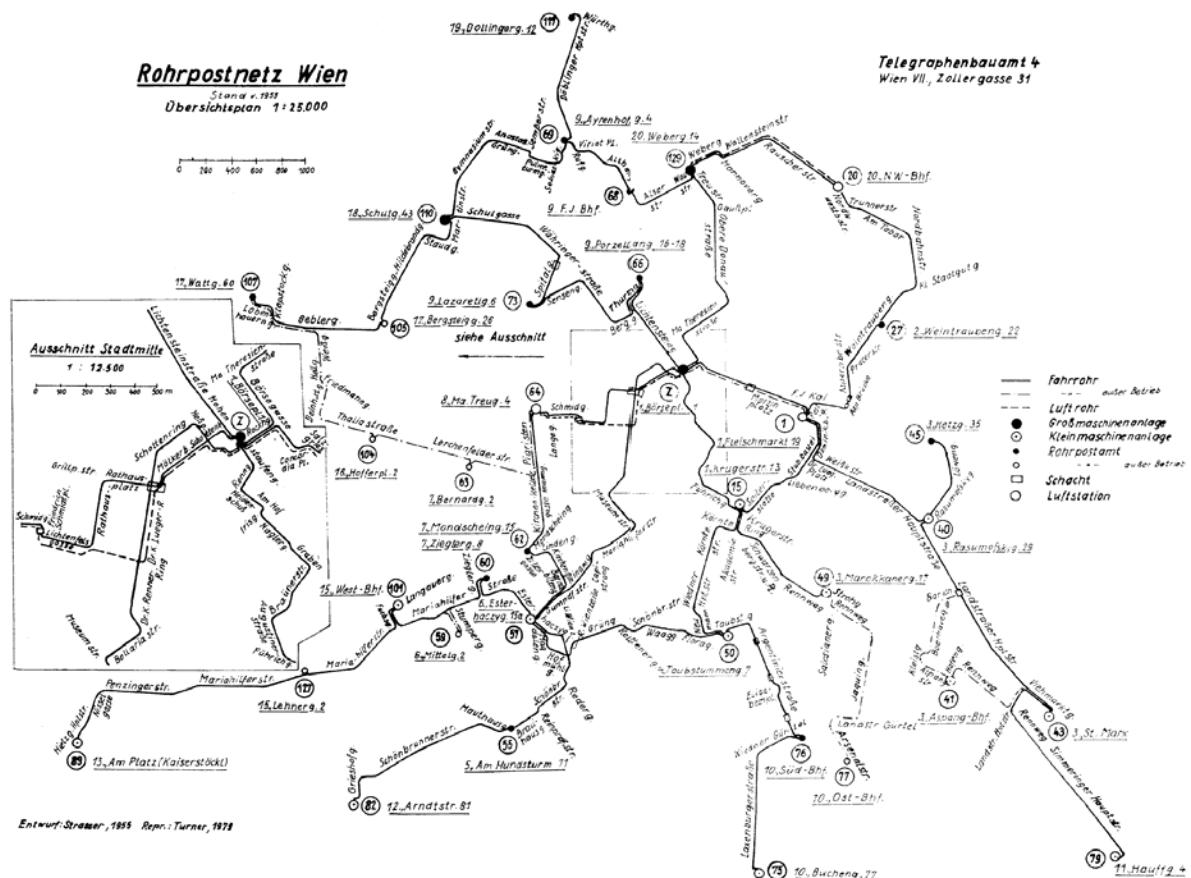
Bild 1



Jedem RpMh bzw. jeder Luftstation und jeder Rp-Klm war auch ein RpA angeschlossen. Die in Klammern gesetzten Nummern waren RpA, die in den letzten Jahren vor 1956 aufgelassen wurden. Die Rohrleitungen sind in der Straße vor dem Amt oder im Keller desselben (PA W 127) durchverbunden. Die Luftleitungen 129-20 und 57-101 waren 1956 bereits außer Betrieb.

Bild 2

## The Pneumatic Post in Vienna: Turner



The original page 14 is a fold-out A3 page.  
See the “maps” section for a readable version!

der "Nachluft" für die abgehenden Vakuumzüge oder dem Abströmen lassen der "Vorluft" der ankommenden Züge, mußte eingebaut werden.

VI. DER ROHRPOSTVERKEHRSDIENST

(Technische Belange)

In der 10. Dienstanweisung für den Rohrpostverkehrsdienst II. Teil Ausgabe 1932 sind die genauen Beschreibungen der Rohrpostapparate und deren Bedienung sowie die der Rohrpostbüchsen sehr ausführlich behandelt; sie werden daher hier nicht wiederholt (Qn 10). Die Entwicklung des Büchsenmaterials ist auf einer Tafel im Postmuseum anschaulich dargestellt. Die zuletzt verwendete Rp-Büchse (Bild 37) bestand aus einer Aluminiumbüchse mit 52 mm Durchmesser und 130 mm Länge mit verstärktem Boden (3 mm). Über die Büchse wurde eine passende Lederhülse mit einem 3-fach verstärkten Boden geschoben. Eine Alu-Büchse faßte jeweils entweder 15 Briefe oder 25 Telegramme oder 30 Karten, allerdings mußten die Sendungen zusammengerollt werden. Die Büchsen wurden von der Fa. Christof Cloeter und die Lederhülsen von der Fa. Alois Grüll, beide aus Wien, hergestellt (Bild 37). Es gab dann noch die "Rekobüchsen" für Einschreibsendungen (Bild 38). Sie konnten durch eine auswechselbare Nummernscheibe besonders gekennzeichnet werden und man durfte sie erst beim Bestimmungsamt öffnen.

Als Abschluß jedes Zuges diente der Treiber - manchmal auch Piston genannt. Er stellte die Lokomotive des Rohrpostzuges dar, die diesen vor sich herschob. Der Treiber war eine gewöhnliche Alu-Büchse, nur daß an deren verstärktem Boden mittels einer Schraube eine Lederscheibe niedergehalten wurde (Bild 37). Die Schraube hatte einen flachen runden Kopf mit zwei Bohrungen, in die die Stifte des Treiberschlüssels eingeführt wurden, um sie zu fixieren bzw. zu lösen. Die Lederscheibe hatte radiale Einschnitte, damit sie sich günstiger an die Rohrwandung anschmiegen konnte, um so die Förderluft besser zur Wirkung zu bringen. Die Büchsen wurden nacheinander, immer

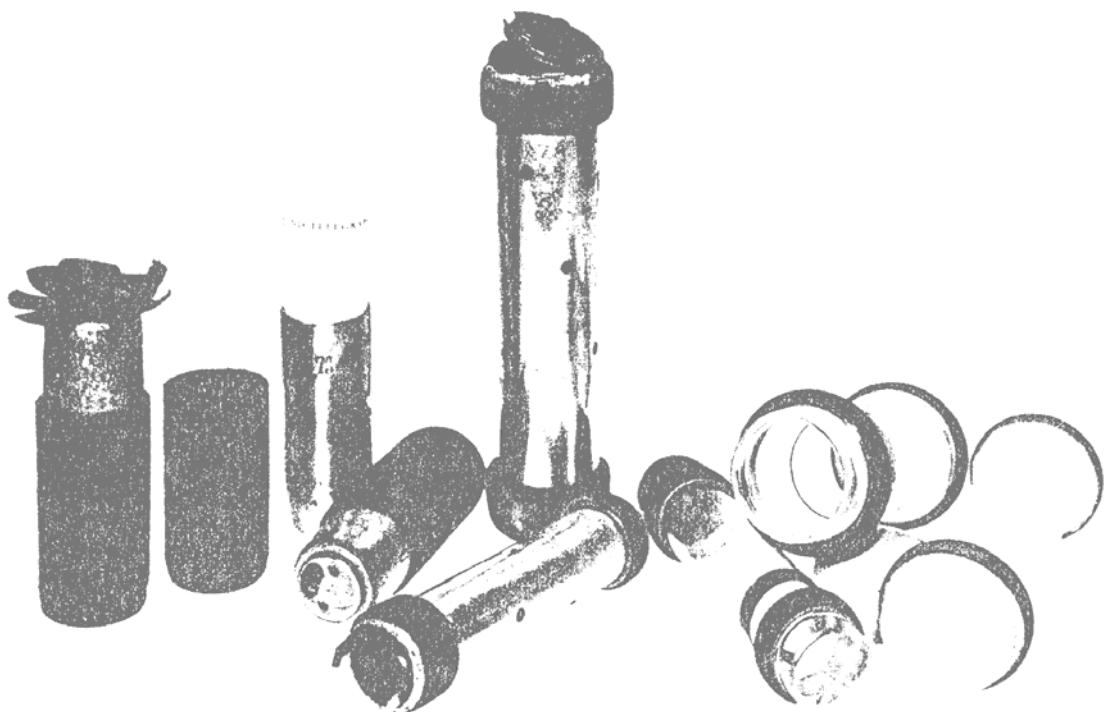


Bild 37

Rohrpostbüchsen:

Von links:

- Treiber, die Lokomotive eines Rohrpostzuges
- Büchse des PA W 73 mit abgezogener Lederhülse
- Reko-Büchse des PA W 50 mit Nummernscheibe nach dem PA W 60 (liegend)
- Büchse der Hausrohrpostanlage NW 55 der TZSt (liegend)
- Büchse der Hausrohrpostanlage NW 75 der TZSt (stehend), Radio Austria
- Büchse der Hausrohrpostanlage NW 65 der TZSt (liegend)
- Büchse der Hausrohrpostanlage NW 85 des PA 3910 Zwettl / NÖ
- Büchse der Hausrohrpostanlage NW 75 der TZV - Wien

Aufnahme 103190 / 1979

## ROHRPOST-SPEZIALBÜCHSE (REKO-BÜCHSE)

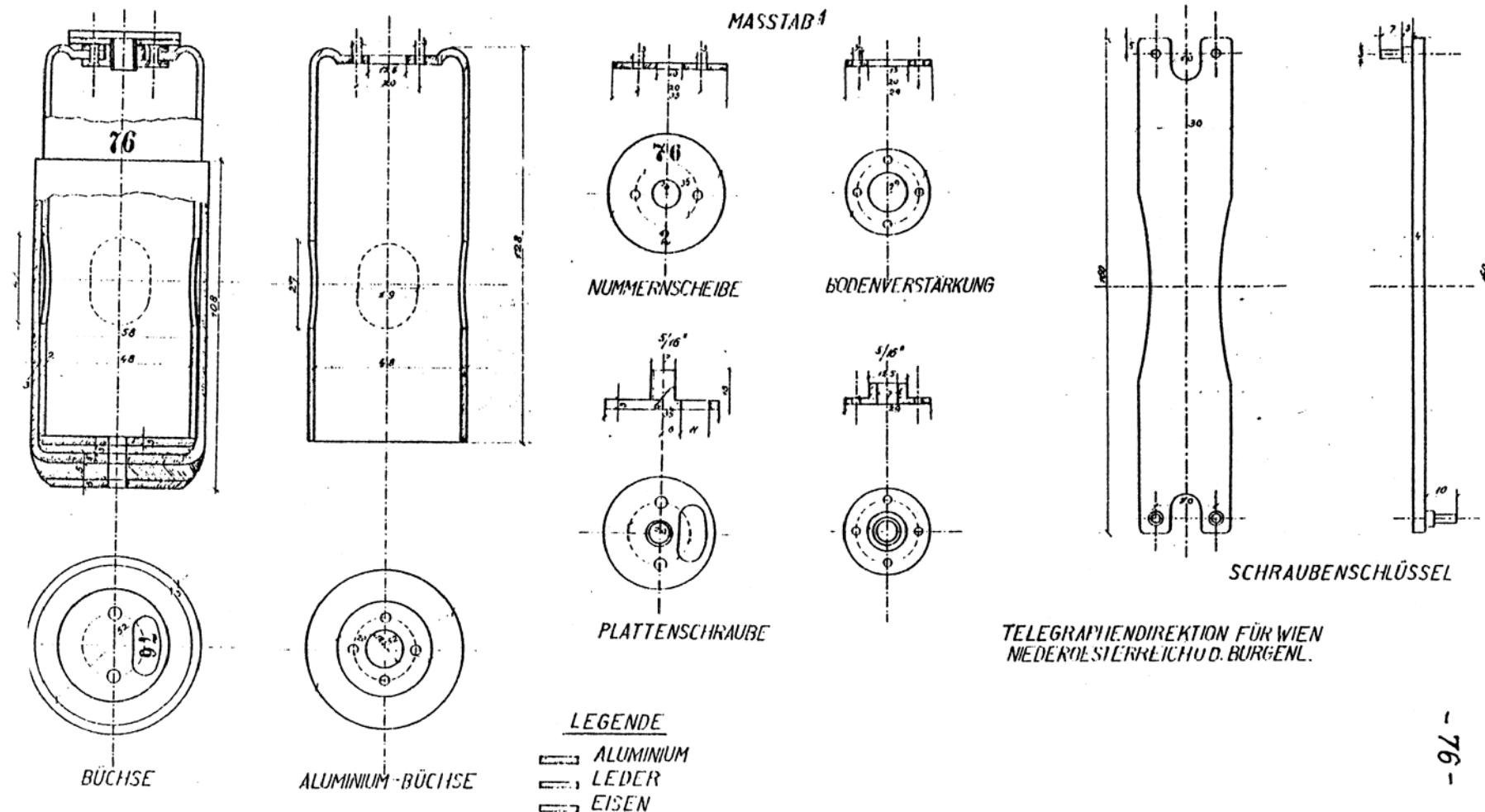


Bild 38

mit der Lederhülse voraus, bei der Sendetür des Rp-Apparates eingelegt, worauf sie bis zum Abschluß rutschten. Zum Schluß wurde der Treiber, ebenfalls mit der Lederhülse voraus, eingelegt. Auf die Treiberscheibe wirkte dann der gesamte Druck der Förderluft; es sollten deshalb nur tadellos dichtende Scheiben verwendet werden. Damit die Alu-Büchsen nicht gestaucht wurden und damit lockere Lederhülsen nicht von der Alu-Büchse gezogen wurden, sollte beim Absenden eines Rp-Zuges der Druck nur allmählich auf den Treiber einwirken.

Jedes RpA hatte in einem großen Regal eine gewisse Anzahl von Büchsen mit den eingestanzten Nummern aller anderen Ämter geordnet aufbewahrt. So war es möglich, die Postsendungen direkt zu den Bestimmungssämttern zu schicken, ohne daß die Büchsen geöffnet oder umgelaufen werden mußten. Natürlich war diese Maßnahme der beschleunigten Abfertigung der Rp-Züge sehr dienlich.

Die Abwicklung des Rp-Zugsverkehrs erfolgte nach einem ausgeklügelten Fahrplan, der auf die Minute genau einzuhalten war. Im Bild 39 ist ein Ausschnitt aus der zuletzt gültigen Fahrordnung der Wiener Rohrpost dargestellt (Qn 11). Von den 14 Rp-Linien waren in 10 Linien eine Zugsfolge von 20 Minuten je Richtung vorgesehen. Da die ersten Züge um 6 Uhr 40 von der TZSt (Telegraphenzentralstation am Börseplatz) abgelassen wurden und die letzten Züge dort um ca. 19 Uhr 18 eintrafen, verkehrten auf jeder dieser 10 Linien täglich 74 Züge. Insgesamt fuhren an Wochentagen täglich 2308 Züge und an Sonn- und Feiertagen 1186 Züge durch die Rohre der Stadtrohrpost Wien. Für die Meldung der Abfahrt bzw. der Ankunft der Züge waren Avisoleitungen mit OB-Apparaten (Ortsbatterie), Kurbelinduktoren und Glocken mit Fallklappen installiert (Bild 33). Die Avisokabel waren ursprünglich mit dem Rohrsystem im Erdreich mitverlegt worden. Sie wurden aber im Jahre 1947 wegen der häufigen Beschädigung bei Aufgrabungen anderer Einbautendienststellen durch Adern in Fernsprechkabeln ersetzt. Die Abfahrt eines Zuges wurde durch einmaliges Läuten angezeigt und die Ankunft durch ein zweimaliges kurzes Klingelzeichen bestätigt. Selbstverständlich konnten über die Dauerleitungen zwischen zwei Rp-Ämtern auch Dienstgespräche geführt werden.

# Fahrplan

## für den Stadt-Rohrpostzugsverkehr in Wien

### TZSt - PA 1 - PA 40 - PA 43 - PA 79

Kl. - 392, - 428	Früh- zug	Normalzüge		Rp.Amt	Früh- zug	Normalzüge		Schluß- zug	Kl. - 392, - 428			
		00	20			40	18:40					
K 1	6:40	00	20	40	18:40	ab	Z	an	6:58	18	38	58
	6:41	01	21	41	18:41	an	1	ab	6:57	17	37	57
K 1	6:42	02	22	42	18:42	ab	1	an	6:56	16	36	56
K 1	6:45	05	25	45	18:45	an	40	ab	6:53	13	33	53
V 43	6:47	07	27	47	18:47	ab	40	an	7:12	12	32	52
	6:51	11	31	51	18:51	an	43	ab	7:08	08	28	48
V 43	6:52	12	32	52	18:52	ab	43	an	7:07	07	27	47
	6:56	16	36	56	18:56	an	79	ab	7:03	03	23	43

### PA 1 - PA 27

K 1	6:42	02	22	42	18:42	ab	1	an	6:06	06	26	46
	6:43	03	23	43	18:43	an	27	ab	6:05	05	25	45

### PA 1 - PA 15 - PA 49

K 1	6:43	13	43	18:43	ab	1	an	7:05	25	55	x)	V 1
14	6:45	15	45	18:45	an	15	ab	7:03	23	53	x)	V 1
71	6:48	18	48	18:48	an	49	ab	7:00	19	49	x)	V 1

### TZSt - PA 15 - PA 50 - PA 76 - PA 75

K 1	6:40	00	20	40	18:40	ab	Z	an	6:58	18	38	58
						an	15	ab	6:55	15	35	55

(Unfortunately the original was bigger than the copy, and the margins have gone)

Bild 39

Ausschnitt vom

Fahrplan der Rp.

Stand v. Okt. 1955

### 7) TZSt - PA 66 - PA 73 - PA 110 - PA 107

K 2 - 392, - 428	Früh- zug	Normalzüge		Rp.Amt	Früh- zug	Normalzüge		Schluß- zug	Kl. - 392, - 428				
		00	20			40	18:40						
K 2	6:40	00	20	40	18:40	ab	Z	an	6:57	17	37	57	
877	K 2	6:42	02	22	42	18:42	ab	66	1b	6:55	15	35	55
1382	K 2	6:44	04	24	44	18:44	an	73	ab	6:53	13	33	53
1503	K 110	6:45	05	25	45	18:45	ab	73	an	6:52	12	32	52
	K 110	6:48	08	28	48	18:48	an	110	ab	6:50	10	30	50
2691		6:50	10	30	50	18:50	ab	110	an	7:07	07	27	47
		6:55	15	35	55	18:55	an	107	ab	7:00	00	20	40

### 8) PA 110 - PA 69

K 110	6:50	10	30	50	18:50	ab	110	an	7:07	27	47	07
1634	6:52	12	32	52	18:52	an	69	ab	7:04	24	44	04

### 9) TZSt - PA 129 - PA 68 - PA 69 - PA 117

K 2 - 392, - 428	Früh- zug	Normalzüge		Rp.Amt	Früh- zug	Normalzüge		Schluß- zug	Kl. - 392, - 428				
		00	20			40	18:40						
K 2	6:40	00	20	40	18:40	ab	Z	an	6:55	35	55	15	
2224	6:43	03	23	43	18:43	an	129	ab	6:52	32	52	12	
K 129	6:44	04	24	44	18:44	ab	129	an	6:58	18	38	58	
892	K 129	6:45	05	25	45	18:45	ab	68	ab	6:56	16	36	56
764	6:47	07	27	47	18:47	an	69	ab	6:55	15	35	55	
1364	6:50	10	30	50	18:50	an	117	ab	6:51	11	31	51	

### 10) PA 120 - PA 27

Die Rohrpostapparatebediensteten wurden vor ihrer Verwendung bei der Rohrpost gründlich geschult und anschließend geprüft, um ihren Dienst ordnungsgemäß versehen zu können. Dessen ungeachtet wurde die sachgemäße Bedienung der Rohrpostapparate und der Betriebsmittel laufend von technisch geschulten Beamten der vormaligen Rp-Bau- sektion oder von den Oberwärtern des späteren REMBA überwacht. Die Rp-Apparatebediensteten der kleineren Ämter mußten neben der Bedienung der Rp-Apparate auch noch Ferngespräche vermitteln, Telegramme annehmen oder sonstige kleinere Tätigkeiten verrichten. Allerdings hatten sie dann aber auch eine andere dienstrechtliche Stellung als die "Nurrohrpostler" in den Hauptämtern. Diese waren in der Verwendungsgruppe E und jene in der Verwendungsgruppe D eingestuft (siehe auch Qn 12).

Wie überall im Leben klappte es auch bei der Rohrpost nicht immer so wie es sein sollte. Es kam zu Störungen, die den Zugsverkehr manchmal arg behinderten. Die hauptsächlichsten Ursachen von Betriebsstörungen waren: Lockere Lederhülsen, die sich von den Alu- Büchsen lösten - losgelöste Rekovorschraubungen, die sich dann ebenso wie die abgezogenen Lederhülsen verklemmten - zu stark abgenützte Treiberscheiben, wodurch die Förderluft mit einem geringeren Wirkungsgrad arbeitete - überschwere Züge - zu geringe Förderluftverhältnisse - aufgestauchte Alubüchsen - und schließlich schadhafte Rohrleitungen.

Weiters kam es auch zu Störungen, wenn im Rohrsystem Feuchtigkeit auftrat. Zumeist handelte es sich um Kondensationsniederschläge, die durch Druckluft oder durch zu warme Nachluft hervorgerufen wurden. Exponierte Rohrstücke - etwa in Brückenkonstruktionen oder in Unterführungen und Rohrführungen durch warme Kellerräume begünstigten die Kondensation sehr. In solchen Fällen half der Schwammtreiber (Bild 40), der immer in gleicher Richtung durch die Rohre geschickt wurde, um die Strecke schnell wieder trocken zu bringen. Dieser bestand entweder aus scheibenförmig geschnittenen, etwa 5 cm starken Schwammstücken, die auf einem Dorn aneinander gereiht wurden oder häufiger aus einer durchlöcherten Alu-Büchse, in der ein großes, angefeuchtetes Schwammstück steckte; selbstverständlich wurde dieses nach jeder Fahrt fest ausgedrückt. Auf der Alu-Büchse steckte eine

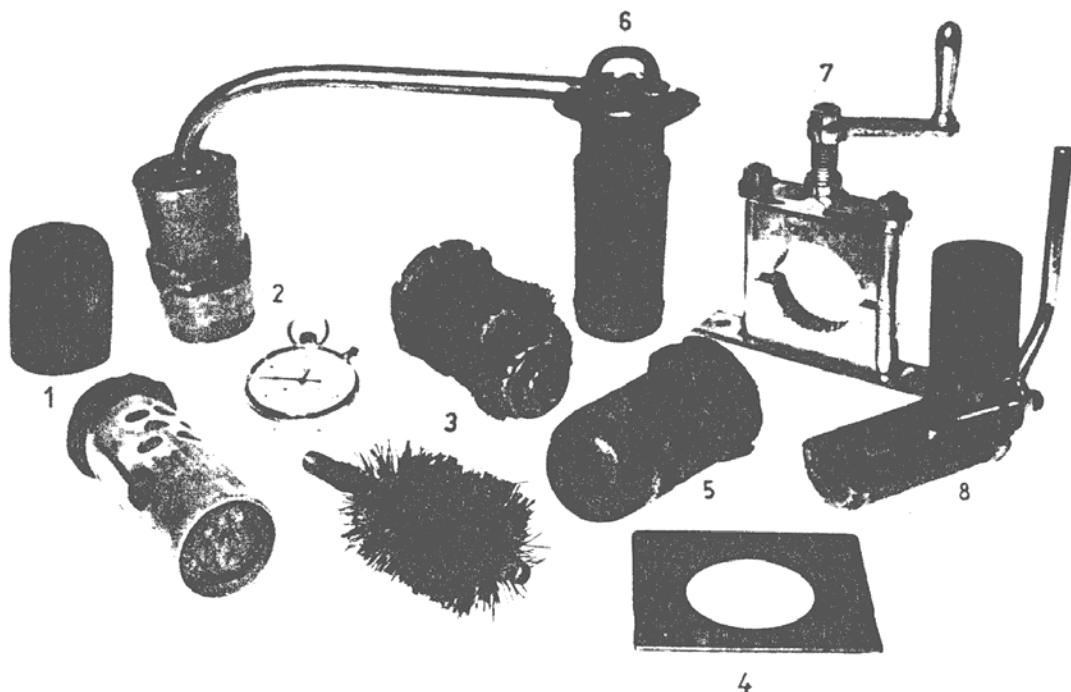


Bild 40

Behelfe des Rp-Betriebs- und Verkehrsdienstes:

- 1 Schwammtreiber: Alu-Hülse mit Schwamm und abgezogener gekürzter Lederhülse, die im Boden eine große Bohrung hat.
- 2 Pfeifeinrichtung: Durchbohrter konischer Holzstoppel mit Rohr und die Stoppuhr.
- 3 Bürstentreiber: Vorne: Ohne Treiberscheibe, hinten: Mit Treiberscheibe sowie Draht- und Roßhaar-Rundbürsten.
- 4 Hülsenlehre: Bohrungsdurchmesser 59 mm, Hülsendurchm. 58 mm.
- 5 Eisentreiber: Zur Behebung von schwierigen Störungen.
- 6 Holztreiber: Innen hartes Rundholz, Eisenbügel auf der Deckplatte zur Befestigung einer Schnur, um dem Rp-amt nahe gelegene Störungsstellen leichter finden zu können.
- 7 Hülsenzieher: Zumeist am Apparattisch befestigt; die Lederhülse kann bei eingespannter Alu-Hülse abgezogen werden.
- 8 Hülsendehner: Ein keilförmiger Mittelteil drückt bei Betätigung des Hebels die beiden runden Außenteile auseinander.

Aufnahme 103191 / 1979

kurze Lederhülse, die im Boden eine große Bohrung hatte; dadurch konnte das Wasser leichter zum Schwamm gelangen. Man verzichtete manchmal sogar auf die kurze Lederhülse und fuhr mit offener Büchse, um so das Wasser besser aufsaugen zu können. Allerdings war damit ein gewisses Risiko verbunden, denn die Büchse hätte bei Vorhandensein der geringsten Unebenheit stecken bleiben können.

Wenn die Feuchtigkeit entfernt war, hat man nach einigen Tagen die Rohre mit dem Bürstentreiber durchgeputzt (Bild 40). Dieser bestand aus Rundbürsten mit Stahlborsten und mit solchen aus Roßhaarborsten, die auf einem Dorn montiert waren. Wenn Sand oder Erde in die Rohre rieselte, hat man diese mit einer offenen Treiberbüchse (ohne Lederhülse) durchfahren und so versucht, die Rohre wieder sauber zu bekommen. Auch diese Reinigungsarbeiten hat man immer in gleicher Richtung ausgeführt – zum kürzeren Streckenende hin. Nach Möglichkeit fuhr man mit verminderter Förderluft, um bei langsamer Fahrt mehr Feuchtigkeit oder Sand aufnehmen zu können.

An den tieferen Stellen der Rohrtrasse konnte es im Winter vorkommen, daß das Kondenswasser zu Eis wurde. An solchen Stellen blieben dann die Büchsen stecken. Abhilfe: Zurückholen des Rohrpostzuges, Auftauen des Eises durch langes Luftgeben, Absaugen des Wassers, Verlegen des Rohrstutzens des Ablaßhahnes in einen kühleren Raum (wenn zu warme Nachluft einströmte), eventuell Isolieren eines freien Rohres in Gebäuden gegen Wärme und Bürsten der rostigen Stelle.

Von aufgestauchten Büchsen konnten die Lederhülsen nicht abgezogen werden. Man bediente sich dann des Hülsenziehers (Bild 40). Dieser war eine Klemmvorrichtung, die am Apparatetisch montiert war und das Abziehen der Lederhülse ermöglichte. Waren neue Hülsen zu eng, so weitete man sie mit dem Hülsendehner vorsichtig etwas auf (Bild 40). Zur Kontrolle des richtigen Durchmessers der montierten Büchse stand eine Büchsenlehre zur Verfügung (Bild 40).

Wenn nun der Fall eintrat, daß ein Rp-Zug sein Ziel nicht erreichte, so hatten die Apparatbediensteten laut DA 10 den Auftrag, einen Büchsentreibер mit einem eingelegten Zettel mit der Amts-Nr. und dem Kurzzeichen des Beamten nachzusenden. Wenn der Treiber aber ebenfalls

nicht einlangte, so sollte durch Sammeln von Luft und anschließendem stoßweisen Druckgeben von der Sendestelle her und wenn möglich unter gleichzeitiger Vakuumeingestellung der Empfangsstelle versucht werden, den Zug in Bewegung zu bringen. Jedenfalls durften die Bediensteten niemals versuchen, den Zug wieder zurückzuholen.

Da sich aber in der Praxis herausstellte, daß durch diese Versuche oft viel Zeit nutzlos verstrich, wurde von Seiten der Bezirksbauführung angeordnet, sofort nach Feststellung einer Störung das zuständige RpMH zu verständigen. Der diensthabende Oberwärter hatte die Sachlage genau <sup>zu</sup>erheben und dann sofort mit der Störungsbehebung begonnen. Stellten sich größere Schwierigkeiten ein, so wurde der Bezirksbauführer gerufen, der dann zum Gegenamt fuhr und gemeinsam wurden dann weitere Versuche zur Störungsbehebung unternommen. Vor erst wurde genügend Luft gesammelt und zwar durch Einschaltung von Reserveaggregaten, durch schnelleren Lauf der Maschinen oder durch vorübergehende Einstellung einiger Rp-Strecken. Ist in der Gegenstation genügend Luft angekommen, so konnte es gewagt werden, einen 1 kg schweren Eisentreiber in die ursprüngliche Senderichtung abzuschicken. Wenn nämlich die Vorluft des Eisentreibes - das gilt natürlich auch für jeden anderen Treiber - nicht im genügenden Ausmaß über die Störungsstelle hinweg abströmen konnte, hätte er diese zufolge der Bildung eines Luftpolsters nie erreichen können. Um die richtige Vorgangsweise festzulegen, bedurfte es schon einiger Erfahrung. Ein Eisentreiber bestand aus einer Stahlschraube auf der zwei runde Stahlklötze mit gerundeten Kanten und einer Treiberscheibe montiert waren (Bild 40). Wenn nun zuwenig Luft überströmte, so entschloß man sich, den Zug von beiden Rp-Ämtern her durch wechselweises Saugluftgeben zu zerreißen. Das eingegangene Risiko konnte weitere abgezogene Lederhülsen bedeuten, die dann noch durch Drucklufteinwirkung unter Umständen zieharmonikaförmig zusammengedrückt wurden und so eine weitere Behinderung darstellten. Glaubte man durch höheren Druck zum Ziel kommen zu können, so wurde vom KBA ein Jenbach-Kompressor angefordert. Die 3-5 atü des Kompressors wurden über ein Zwischenstück und über einen Schlauch in das Fahrrohr gelassen.

Ist es mit keiner der beschriebenen Methoden gelungen, den Rohrstrang freizubekommen, so mußte man aufgraben und die Rohre auftrennen. Innerhalb seiner 10-jährigen Tätigkeit für die Rohrpost mußte der Verfasser nur zweimal diesen allerletzten Ausweg zur Behebung einer Störung anordnen (am 10. Mai 1950 und am 12. Mai 1951, wobei zu erwähnen wäre, daß bis dahin der Einsatz eines Kompressors nicht üblich war). Nun stellte sich die Frage, wo wird aufgegraben? Zuerst wurde die Strecke "ausgefiffen". Dabei bediente man sich der Pfeifeinrichtung, das ist ein durchbohrter Holzstoppel auf dem ein rechtwinkelig gebogenes Rohr – manchmal in Verbindung mit einer Pfeife – montiert war und einer Stoppuhr (Bild 40). Der Stoppel wurde unter Beilage einer Textildichtung bei der Sendeturöffnung in den Rohrpostapparat eingeführt und mit der Dichtung fixiert. Dann hatte man mit dem Mund durch das Rohr der Pfeifeinrichtung einen kurzen, kräftigen Luftstoß geblasen und dabei gleichzeitig die Stoppuhr gedrückt. Die erzeugte Luftwelle wurde an der Störungsstelle reflektiert und mit dem empfindlichen Auge oder mit dem offenen Mund des Prüfers empfangen, wobei abermals gleichzeitig die Stoppuhr betätigt wurde. Dieser Vorgang, von den Rohrpostlern scherhaft als "voll-elektronische Messung" bezeichnet, wurde von beiden Rp-Ämtern aus gegen die Störungsstelle hin angewendet. Die Entfernungen wurden nach folgender Formel ermittelt:

$$\text{(Geschwindigkeit} = \text{Weg pro Zeiteinheit}) c = \frac{s}{t}$$

daher ist der Weg:  $s = c \cdot t$

Dabei wurde c mit 330m/sec angenommen. Die errechneten Werte mußten noch durch 2 geteilt werden, da ja die Luftwelle den Weg 2 mal zurücklegte. Sie wurden dann auf den genauen Plänen (Maßstab 1 : 360) ausgezirkelt, womit die ideelle Aufgrabungsstelle festgelegt war. Selbstverständlich wurden die örtlichen Gegebenheiten noch eingehend erhoben, bevor mit den Grabarbeiten begonnen wurde. Obwohl diese subjektive Meßmethode sehr veraltet wirkte, führte sie doch zu überraschend guten Ergebnissen. Ja, man konnte sogar bei freier Rohrstrecke und bei geschlossenem Abschluß in der Gegenstelle schadhafte Rohrstellen feststellen und dann errechnen. Allerdings war für das Aufspüren der Reflexion viel Übung und Feingefühl erforderlich.

- 84 -

Es wurden nun sehr ausführlich die Störungen im Rp-Verkehrsdienst und die Methoden der Störungsbehebung beschrieben, sodaß man leicht ein falsches Bild über deren Häufigkeit bekommen könnte. Wie aus der folgenden Aufstellung zu ersehen ist, war dem aber nicht so (Qn 13):

Betriebsjahr:	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955
Zahl der Störungen:	45	14	10	7	4	7	4	12	5

Bei einer täglichen Frequenz von 2.308 Rp-Zügen ergibt sich unter Vernachlässigung der Sonn- und Feiertagsdienste eine Gesamtzahl an Rohrpostzügen von etwa 700.000 im Jahr. Stellt man diese Zahl der durch Störungen ausgefallenen Anzahl von Zügen gegenüber, so kann man von einer sehr hohen Betriebssicherheit der Wiener Rohrpost sprechen. Für die Behebung einer Störung mußten im Jahresdurchschnitt etwa vier Stunden aufgewendet werden. (siehe S 94 u. 100)

## VII. DIE AUFLASSUNG DER ROHRPOST

Wann und wem der Gedanke gekommen ist, die Rohrpost in Wien aufzulassen hat der Verfasser nie ergründen können. Jedenfalls mußten es sehr einflußreiche Herren an höchster Stelle gewesen sein. Die zuständige Direktionsabteilung konnte sich dem REMBA gegenüber nie festlegen. Dieses wiederum war wegen seiner untergeordneten Stellung zu schwach, um energisch den Auflassungsbestrebungen entgegentreten zu können. Es wurden zwar um 1951 zwei schriftliche Vorschläge gemacht, doch folgte darauf nie eine Antwort.

Nach Vorschlag 1 sollten wieder die roten Rohrpost-Briefkästen im Stadtbild von Wien in Erscheinung treten (sie wurden während des Krieges abmontiert). Es wären nach einer genauen Aufstellung ca. 500 Briefkästen erforderlich gewesen. Sie sollten an markanten und verkehrsmäßig günstigen Stellen montiert werden und so die Bevölkerung einladen, sich ihrer zu bedienen. Ihre Aushebung hätte ohne große Belastung von den Eilzustellern der Rohrpost anlässlich ihrer normalen Botengänge erfolgen können.

Nach Vorschlag 2 sollte in der Presse oder zumindest in den Postämtern für die Rohrpost geworben werden. Insbesondere sollte auf den sehr günstigen Tarif für die Beförderung der sogenannten "Rohrpostsendung" zu den Abgabepostämtern bzw. zu den Bahnhöfen hingewiesen werden. Mit einem Zuschlag von nur ÖS 0,60 konnte man sich damals den Vorteil erkaufen, daß eine Sendung noch einen früheren Zustellgang bzw. noch einen früheren Zug der ÖBB erreichte. Die weitere Beförderung erfolgte dann auf normale Art.

Anlässlich von Exkursionen, die von der Volkshochschule Wien-West veranstaltet wurden, hatte der Bezirksbauführer nicht nur die technischen Belange vorgetragen, sondern auch jedesmal eifrig für die Benützung der Rohrpost geworben. Die Führungen fanden im Gebäude der TZSt am Börseplatz, jeweils in den Abendstunden, statt. Auch für Schulen wurden des öfteren Führungen gemacht.

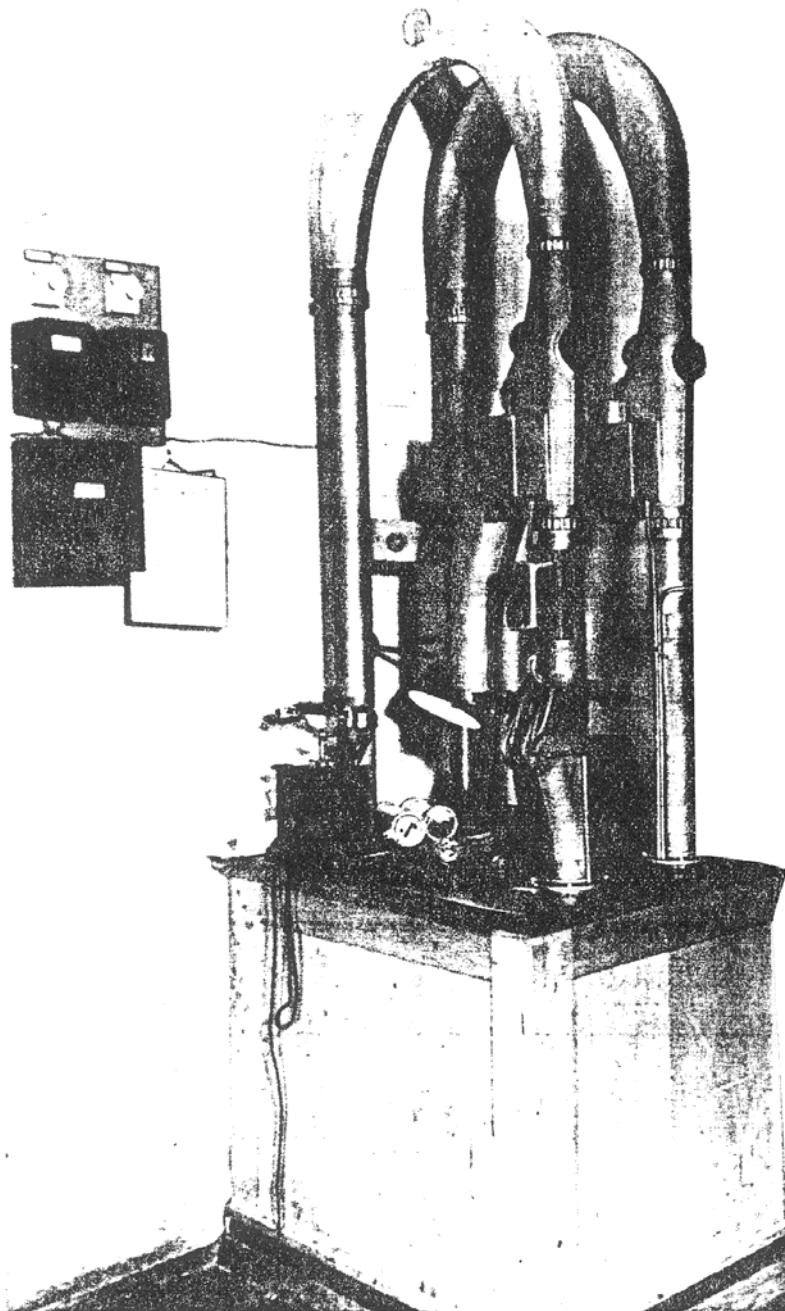


Bild 63

Hausrohrpostanlage NW 75 in der TZSt

Doppelapparat der Mittelstation im Expedit.  
Beschreibung des Bildes auf Seite 129.

Aufnahme 5971 / 1040

- 129 -

Beschreibung zum nebenstehenden Bild Nr. 63:

Hausrohrpost in der TZSt: Doppelapparat im Expedit, NW 75.

Auf einem gemeinsamen Tisch sind die Fahrrohre der Mittelstation der Anlage montiert. Durch die überhöhten Bogen ist es möglich, auch verhältnismäßig lange Büchsen (240 mm) durch einen kleinen Bogenradius (430 mm) fahren zu lassen. Durch das linke Röhrenpaar fuhren die Büchsen vom Saal 4 zur Fa. Radio Austria (Radaus) und durch das rechte Bogenpaar von der Radaus zum Saal 4, wobei es möglich war, jedesmal auch in der Mittelstation Büchsen zu empfangen. Die für das Expedit bestimmten Büchsen werden durch einen kräftigen Hebel - der Weiche - aus dem Ausfahrbogen in den gepolsterten Lederbeutel geschleust. Die Weiche wird von einer Magnetspule (oberes Kästchen in der Mitte der vorderen Rohre) betätigt. Darunter befindet sich ein kleines Kästchen mit dem Durchfahrtschalter, der jeweils die Strecke zum Saal 4 freigibt bzw. zur Radaus freigab. Unmittelbar darunter ist der Sendestutzen mit einer dichtschließenden beweglichen Klappe eingebaut. Beim Einwerfen einer Büchse wird durch die Bewegung der Klappe über einige Kontakte die Maschine in Betrieb gesetzt. An der Wand links sind die beiden Zeitschalter (für jede Strecke gesondert) und darunter der Relaiskasten für die Steuerung der Weichen sowie der übrigen Kontakte montiert. Die Büchsenart für diese Anlage ist im Bild 37 (Mitte) dargestellt.

Erbauer: Fa. Zwitsch, Berlin  
bzw. Siemens, Wien

Baujahr ca. 1940  
Baujahr 1974