



Die Eingabe vom 28. Februar d. J. einer grossen Anzahl Hausbesitzer des IX. Bezirkes, insbesondere der Rossau, an die Commission für Verkehrsanlagen um Abänderung des Stadtbahn-Projectes einer Hochbahn an der Rossauerlände in eine Tiefbahn, wurde von dieser Commission laut eines am 4. April 1896 erfolgten Bescheides im abschlägigen Sinne erledigt, wie folgt:

»Nachdem die Führung der Donaucanal-Linie
»längs der Rossauerlände als Hochbahn in dem
»Motivenberichte, welcher einen Bestandtheil des
»Begehungs-Elaborates bildete und mit diesem durch
»mehrere Wochen zur allgemeinen Einsicht auflag,
»auf das eingehendste begründet worden ist, und der
»Verlauf der politischen Begehung die Richtigkeit
»der Anlage in der projectirten Art vollkommen be-
»stätigt hat, ist die Commission für Verkehrsanlagen
»zu ihrem lebhaften Bedauern nicht in der Lage,
»eine Abänderung im Sinne der geschätzten Ein-
»gabe in Aussicht zu nehmen etc. etc.«

Die Angelegenheit der Projectsänderung eines Theiles der Donaucanal-Linie, beziehungsweise die Action in dieser Sache, ist bisher in der Oeffentlichkeit wenig besprochen worden.

Nun, da bereits das erste, negative Resultat der Action erfolgt ist, erscheint es im Interesse der Allgemeinheit geboten, weitere Kreise für die Sache zu interessiren. Wir wollen die Mittheilung vorausschicken, dass Diejenigen, welche es unternommen haben, in der Stadtbahn-Angelegenheit zu retten, was und solange noch etwas zu retten ist, durch den erwähnten Erlass in ihrem Streben nicht erlahmten, dass sie vielmehr auch nach dem abweislichen Bescheide Alles aufbieten, um in leidenschaftsloser Weise die massgebenden Factoren zu überzeugen, dass die Hochbahn längs der Rossauerlände einen grossen Nachtheil für den betreffenden Stadttheil und für Wien bedeute; und sie haben auch bereits die volle Ueberzeugung gewonnen, dass sie den Beweis erbringen können, die betreffende Strecke als Tiefbahn sei ohne Bedenken durchführbar.

Als im December v. J. die Pläne der Donaucanal-Linie zur öffentlichen Besichtigung aufgelegt wurden, und als durch die Zeitungen bekannt wurde, dass entgegen den früheren Projecten und entgegen allen Erwartungen die Strecke von der Augartenbrücke an aufwärts als Hochbahn zu führen beschlossen worden sei, war man in den betheiligten Kreisen derart überrascht, dass man sich im ersten Moment kaum zu fassen wusste.

Die Elemente mit ruhigerer Auffassung (zu denen wir uns rechnen) waren anfangs leider der Ansicht, es müssten derart gewichtige Gründe für die Errichtung des Monstrums einer Hochbahn sprechen, für diese Vernichtung eines der schönsten Zukunftsstadttheile nahe am Centrum Wiens für alle Zeiten, dass es eben absolut nicht möglich sei, die Hochbahn in dieser Strecke zu umgehen.

Jene, welche nicht so pessimistisch dachten und eine Bewegung gegen das Project in Gang bringen wollten, liessen sich wieder durch die Einwendungen skeptischer Leute davon abbringen: da nütze e r f a h r u n g s g e m ä s s gar nichts, was einmal von der Commission be-

geschlossen sei, werde absolut nicht mehr geändert, da gäbe es keine Rücksichten und keine Mittel etc. etc. Kurz, die Frist für eventuelle Einwendungen verstrich unbegreiflicherweise, ohne dass von berufener oder unberufener Seite auch nur ein ernstlicher Versuch gemacht worden wäre, gegenüber den Behörden Einwendungen und Vorstellungen gegen dieses Hochbahn-Project zu machen; man weiss ja, wie es bei derlei Angelegenheiten nur zu oft geht.

Erst nachdem die politische Begehung stattgefunden hatte, nachdem die friedlichen Bürger, einer auf den anderen sich verlassend, gewahr wurden, dass das vorliegende Project ohne Einwendung angenommen worden sei (eine Einwendung bei der Begehung wurde glattweg zurückgewiesen), als man sich in den Gedanken hineinleben sollte, das für ganz ausgeschlossen Gehaltene würde bald zur Wirklichkeit werden, begann man sich zu fassen und zu sammeln, und die Bewegung stieg immer mehr; wo und wann man über das Project nur sprechen hörte, wurde dem Erstaunen und dem Bedauern darüber lebhafter Ausdruck gegeben. Ist es möglich, hiess es, dass diese Gegend durch einen Viaduct mit Holz- und Kohlenmagazinen auf alle Zeiten verunstaltet werden soll, dass die ganze Rossau durch eine Mauer von dem Strome abgesperrt werden soll, dass eine Fortsetzung des Franz Josefs-Quais verhindert, eine von der Natur und durch die bisherige Entwicklung Wiens zu einem herrlichen, gesunden, werthvollen Stadttheile prädestinirte, an das Centrum der Stadt sich anschliessende Gegend in das gerade Gegentheil verwandelt werden soll?

Soll es denn wirklich kein Mittel geben, die Stadtbahn entlang der Rossauerlände wie am Franz Josefs-Quai als Tiefbahn oder Bahn im Einschnitte zu führen?

Die Bewegung im Sinne dieser Fragen wurde immer lebhafter, und als sich eine kleine Zahl Männer des Bezirkes, gedrängt von ihren Mitbürgern, im Februar d. J. der wichtigen Sache annahm und nach eingehenden Er-

kundigungen und Berathungen mit vollkommen unparteiischen, erfahrenen Fachleuten zur Ueberzeugung gelangt war, dass die Hochbahn ohne besondere Schwierigkeiten zu vermeiden sei, wandte sich eine Deputation dieser Männer, unterstützt vom Bezirksausschusse und unter Führung des Reichsrathsabgeordneten des Bezirkes, Herrn Wrabetz, an den Eisenbahnminister mit der Eingangs erwähnten Eingabe. Diese wies, von allgemeinen Gesichtspunkten getragen, eingehend auf die Schäden hin, die eine Hochbahn für einen grossen Theil des IX. Bezirkes mit sich bringe, und gipfelte in dem Ersuchen: »Die hohe Commission für Verkehrsanlagen in Wien wolle das Project der Stadtbahn längs der Rossauerlände dahin abändern lassen, dass die Bahn als Tiefbahn geführt wird und die verbleibenden Theile der Rossauerlände zu Gartenanlagen benützt werden.«

Den Einreichern konnte es nicht darum zu thun sein, sofort mit einem Gegenprojecte zu beweisen, dass das angenommene officiële Project der Commission für Verkehrsanlagen ein schlechtes sei — vom technischen Standpunkte aus mag dieses Project ja seine Vorzüge haben — die Einreicher hielten es nur für ihre Pflicht, die massgebenden Factoren auf die grossen Nachtheile dieses Projectes vom wirthschaftlichen, sanitären und ästhetischen Standpunkte aufmerksam zu machen. Sie und mit ihnen gewiss die hiebei interessirte Bevölkerung waren davon durchdrungen, dass die von ihnen angeführten Gründe für ihr Ersuchen volle Berücksichtigung finden müssten. Da die Einreicher die Ueberzeugung gewonnen hatten, dass sie nichts verlangten, was schwer oder nur mit grossen Mehrkosten durchführbar sei, dürften sie auch erwarten, dass wenigstens nochmals der Versuch gemacht werde, die **angeblich** unüberwindlichen Hindernisse zu überwinden.

Die Eingabe ist nun doch abschlägig beschieden worden. Zum Schlusse war den Mitgliedern der Deputation selbst dieses Ende unausbleiblich erschienen nach

den Erfahrungen, die sie leider im Laufe ihrer Action gesammelt hatten.

Anerkannt muss werden, dass sich der Eisenbahnminister von Guttenberg warm um die Sache der Einreicher annahm, dass er sofort eine Prüfung der Angelegenheit veranlasste und auch bei der über die Eingabe entscheidenden Sitzung der Commission für Verkehrsanlagen in wohlwollender, objectiver Weise für die gute Sache eintrat.

Bei fast allen beim Baue der Stadtbahn massgebenden Persönlichkeiten fand die Deputation entgegenkommende Aufnahme, fast alle fanden es begreiflich, dass sich die Bevölkerung mit allen möglichen Mitteln gegen die Hochbahn wehrt, allen wäre eine Tiefbahn namentlich in den schönen Stadttheilen selbst viel lieber gewesen, sie alle erklärten, wenn es nur möglich wäre, die Hochbahn zu umgehen, ohne dabei auf bedenkenenerregende Hindernisse zu stossen, oder ohne dadurch andere nachtheilige Zustände zu schaffen, würden sie die Action für die Tiefbahn entlang der Rossauerlande gerne unterstützen, aber es gäbe leider keinen Ausweg; fände man ihn, wurde von hervorragender Seite ausgerufen, er wäre der Commission höchst willkommen. Wo waren denn aber die zwingenden Gründe für die Errichtung dieser Hochbahn zu finden? Wer hatte bis dahin, und wer hat bis heute von den Mitgliedern der hohen Verkehrs-Commission ein anderes Project in Betracht ziehen können, als das vorliegende der Commission? Wer hatte aus einem Motivenberichte etwas Anderes finden können, als dass „die Richtigkeit der Anlage in der projectirten Art auf das eingehendste begründet worden ist“, das heisst, dass **nur** das vorliegende **eine** Project mit dem Motivenberichte des **einen** Projectanten durchführbar und annehmbar sei?! Der mit der Tracenführung der Donaucanal-Linie betraute Ingenieur **wollte** die Strecke der Donaucanal-Linie von der Augartenbrücke aufwärts weder als Tiefbahn, noch als Galeriebahn oder als Bahn im offenen Einschnitte führen; die Gründe hiefür setzte er der Deputation in eingehender Weise

auseinander, vielleicht mehr als in seinem Motivenberichte; er war und ist eben von der Nothwendigkeit der Bahn auf hohen — Magazinszwecken dienenden Viaductbögen auf der Rossauer Lände so sehr überzeugt, und zwar merkwürdigerweise scheinbar weniger vom eisenbahntechnischen Standpunkte aus, als auf Grund seiner weitragenden Anschauungen über die unausbleibliche künftige Gestaltung des Verkehres auf der Donau und im Donaucanale. Wenn der Verfasser des fraglichen Projectes den Mitgliedern der ihn um Rath und Unterstützung höflichst angehenden Deputation in direct verletzendem Tone vorwerfen zu müssen glaubte, dieselben hätten von kleinlichen, engherzigen Motiven (als Hausbesitzer in dem berührten Stadttheile) getrieben, ohne ernste gründliche Ueberlegung und Vorarbeiten eine tendenziöse oder gar zu politischen Zwecken auszunützend Action oder Agitation unternommen, so soll hier durch die weiteren Ausführungen dargethan werden, dass gerade die Genannten ihre Sache von einem noch weit allgemeineren und höheren Standpunkte als dem des Projectanten aufzufassen vermochten; es soll jedem Unparteiischen klargelegt werden, dass gerade auf Grund der anscheinend weittragenden Anschauungen des Projectanten die Hochbahn zum mindesten **nicht nothwendig** ist, und dass alle in der Petition gegen eine Hochbahn vorgeführten, für Wien so bedeutungsvollen Momente **vollste** Berücksichtigung verdienen.

Heute wollen wir diesbezüglich nur feststellen, dass nach dem Ausspruche aller Fachmänner, selbst nach jenem des Projectanten und des Vorstandes der Baudirection der Wiener Stadtbahn, unüberwindliche technische Schwierigkeiten für die Führung der Bahn als Tiefbahn nicht existiren. Es wäre auch beschämend für den Stand der österreichischen Eisenbahntechnik, wenn dies nicht ohneweiters zugegeben würde. Die Tiefbahn an der Rossauerlände ist nach den **Anschauungen des Projectanten** der genannten Linie der Stadtbahn eben nur ein Hindernis für die

Entwicklung und künftige Bestimmung des Stadttheiles landeinwärts von der Rossauerlände. Noch bei Zeiten sollen weitere Kreise aber Kenntnis davon erhalten, dass die Rossauerlände und mit ihr ein bedeutender, an das Centrum grenzender schöner Stadttheil durch eine Hochbahn auf ewige Zeiten verunstaltet werden müsse, nicht damit etwa auf einem 17 Meter schmalen Landstreifen Umschlag- und Lagerplätze geschaffen werden, nein, sondern nur deshalb, damit dieser ganze Stadttheil künftighin Raum biete für die einmal auf der Donau (Donau-Oder-Canal) und durch den Donau-Canal fast ins Centrum zu führenden schweren Waarenmassen aller Art für die Approvisionnement Wiens!

Weil die Donau-Canal-Ufer im Innern der Stadt schon einmal zum grossen Theile derart verbaut sind, dass sie für Umschlag- und Lagerplätze (für diese allerdings sehr wichtigen Artikel des täglichen Bedarfs) im Grossen leider nicht mehr in Aussicht genommen werden können — führte der Projectant der Donau-Canal-Linie aus — müssen diese Plätze **dort** für diesen Zweck reservirt oder nutzbar bleiben, wo sie noch vorhanden sind; die Rossauerlände und deren Umgebung sei hiefür der geeignetste Platz!

Als nun ein Mitglied der Deputation sich die Frage aufzuwerfen erlaubte, ob denn wirklich der nach Ausführung der Hochbahn übrig bleibende, etwa 17 Meter breite Landstreifen der Rossauerlände nach Verwirklichung des längst ersehnten Donau-Oder-Canal-Projectes auch für den gedachten Zweck halbwegs ausreichen würde — breitete der Vertheidiger seiner »weittragenden Ideen« für die künftige Entwicklung Wiens die Hand über das ganze Hinterland des rechten Canalufers, die ganze Rossau auf dem vorliegenden Stadtplan und erklärte mit gehobener Stimme: Hier ist der grosse Raum der künftigen Depôts für die per Schiff zuzuführenden Waarenmassen etc. etc.

Der ganze Bezirk Rossau ist also nach diesen Ideen ausersehen — wenn einmal Wien in die glückliche Lage

versetzt sein wird, sich den colossalen Bedarf an Steinkohle nicht mehr auf dem theueren Schienenwege der Nordbahn, sondern auf den billigen Wasserstrassen des Donau-Oder-Canals und der Donau zu verschaffen — Raum zu bieten für die Lagerräume und Verladungsplätze etc. dieses und anderer grosser Bedarfs- und Handelsartikel. Auf die Rossau sollen die jetzt auf dem ausgedehnten Areale des Nordbahnhofes vertheilten Kohlenschupfen etc. später einmal! — übertragen werden!! In den Häusern und den Strassen der Rossau (Plätze sind nicht vorhanden) sollen sich einstens die reinlichen, Herz und Lungen erfreuenden Manipulationen, die mit der Einlagerung und dem Verschleisse der Kohlenmassen verbunden sind, abwickeln! Wer bei den Kohlendepôts der Nordbahn und deren Umgebung einmal, besonders bei feuchter Witterung, zu thun hatte, mag sich ein Bild der zukünftigen Strassen- und Wohnungszustände der Rossau machen. Wir sprechen von den Kohlenmassen nicht etwa deshalb wiederholt mit besonderer Betonung, da die Manipulation mit diesem Artikel in crassester Weise darlegt, wie sehr ein mit dieser Kohlenmanipulation zu beglückender Stadttheil im Werthe als Wohnungsverviertel herabgedrückt werden soll, sondern wir müssen dies deshalb betonen, da thatsächlich Steinkohle der Haupt-Approvisionierungsartikel sein wird, der künftig zu Wasser nach Wien kommen soll.

Gewiss ist es ein erwünschter Vortheil für die Approvisionierung einer grossen Stadt, wenn die Güter des grossen Bedarfes auf möglichst billigen Wegen dem Centrum nahe zugeführt werden können. Mit der nahen Zufuhr allein ist aber für die Billigkeit des Artikels nicht gesorgt, für die zugeführten Güter sind auch billige, praktische Lagerräume und Umladeplätze — ist billiger, grosser Raum für die Vertheilung und für den Verschleiss dieser Güter unerlässlich. Man würde ja sonst in allen grossen Städten, die von Flüssen durchzogen sind, von der Errichtung grosser schöner Quai-Anlagen und Pro-

menaden abgesehen haben und die Flussufer in ausgedehntestem Maasse und nur zu Approvisionierungszwecken ausgebildet haben! Wie weit sind aber einerseits in unserem schönen Wien bisher die herrlichen Canalufer für Anlagen und dergl. verwendet und ausgebildet worden, und ein wie **grosser** Theil dieser Ufer (von der Donau selbst gar nicht zu reden) ist andererseits noch frei und für billige und geeignete Ablade- und Lagerungsplätze ausnützbar?

Werden denn in einem Stadttheile, der in lebhaftem Aufschwunge begriffen und zum grössten Theile mit modernen, vielfach sehr luxuriösen Wohnhäusern bereits verbaut ist, dessen noch freie, fast ausschliesslich im Privatbesitze befindlichen Baustellen — wenn überhaupt — schon heute nicht unter 200—300 fl. und darüber per Quadratklafter verkäuflich sind, die nothwendigen billigen Räume für Kohlendepôts etc. zu bekommen sein?

Wäre dies aber sogar in Aussicht, werden die noch freien Baustellen in der Rossau unverbaut bleiben, bis die Bedingungen des zu erhoffenden grossen Verkehrs auf der Donau und im Canale erfüllt sein werden, das heisst, werden diese noch vorhandenen Baustellen bis zu einer **unbestimmten** Zeit für wirklich brauchbare Magazins- und Handelshäuser im grossen Style reservirt bleiben?

Das Eine wird sicher erreicht werden, dass die bauliche Entwicklung des Stadttheiles Rossau, der zum Theile vermöge seiner schönen und gesunden Lage, zum Theile wegen der fast unmittelbaren Angrenzung an die Innere Stadt für Wohnungen besonders geeignet und werthvoll erscheint, gerade in seinem schönsten Theile ganz wesentlich zurückgedrängt wird, sobald die Hochbahn in Ausführung kommt.

Ob nun die im Privatbesitze stehenden Realitäten eines ganzen Stadttheiles um Millionen entwerthet werden sollen, darum hat sich ein weitblickender Eisenbahnbauer nicht zu kümmern! Auch wir wollen hier den Standpunkt solcher engherziger Steuerzahler nicht in Schutz

nehmen, wir wollen nur die Frage aufstellen, ob die Bedingungen einer einstigen Entwicklung der Rossau (nicht der Rossauerlände, sondern des Hinterlandes!) für zweckentsprechende Approvisionierungsplätze etc. im Grossen denn überhaupt vorhanden sind? Die Stadtbahn also muss deshalb an der Rossauerlände als Hochbahn ausgeführt werden — so wird vom Projectanten der Hochbahn begründet, — weil nur bei Ausführung der Linie als Hochbahn die nothwendige Communication für den Umschlag der am rechten Ufer des Canals per Schiff anlangenden und auszuladenden Waaren mit dem Hinterlande hergestellt werden könne! Der freibleibende schmale Landstreifen auf der Lände ist, wie früher angedeutet, für Lagerplätze gar nicht in Aussicht genommen und kann auch nicht ernstlich in Betracht gezogen werden. Ebenso können die schmalen Viaductbögen der zweigeleisigen Hochbahn zwar für Branntweinschänken, Kaffeeboutiquen u. dgl., der Ablader und Schiffsmannschaften des einstigen Umschlagverkehrs eine gesuchte und lucrative Verwendung finden; als Lagerräume aber können sie gar nicht in Betracht gezogen werden, denn die Bahn wird ja auf Bögen geführt, **nur** damit **diese** die Communication zwischen Ufer und Hinterland ermöglichen. Auf einen eigentlichen Umschlagverkehr aber vom Donaucanal auf die Stadtbahn selbst ist auf der ganzen Donaucanal-Linie (Hauptzollamt—Brigittabrücke) — dies sei nur für Laien gesagt — gar keine Rücksicht genommen, ein solcher ist nach dem Projecte der Commission überhaupt von vorneherein ausgeschlossen; es sollen also **einst** alle auf dem Donaucanale der Stadt allerdings sehr nahe zuführbaren Waaren am Canal ausgeladen und der Hauptsache nach durch die Bogenöffnungen hindurch quer über die Fahrstrasse weg nach den Häusern der Lände, besonders aber jenen der Rossau selbst, zugeführt werden!

Die Angelegenheit, die wir vertreten, ist zu ernst, als dass wir uns einlassen könnten, die möglichen Arten, die Zweckmässigkeit und die **Billigkeit** eines solchen Aus-

lade- und Einlagerungsverkehrs in noch so objectiver Weise hier weitläufig auszumalen! Commis oder junge Praktikanten von Spediteuren und Verladern und dergleichen grossen Geschäftsleuten könnten hierüber leicht Bescheid ertheilen. Nur die eine Frage möchten wir an die mit derlei wichtigen Fragen des täglichen grossen Handelsverkehrs zufällig in Berührung kommenden Laien stellen, ob sie je in- oder ausserhalb irgend einer Stadt dem grossen Verkehre dienende Landungsufer und Abladeplätze gesehen haben, ohne dass sie in deren unmittelbarer Nähe grosse, namentlich in horizontaler Hinsicht ausgedehnte Waarenmagazine erblickt hätten — so dass die auszuladenden, erst nach Bedarf zu vertheilenden Güter gewissermassen von der Hand zum Mund, aus den Schiffen in die Magazine gebracht werden können. Jeder Laie weiss wohl auf den ersten Blick zu berechnen dass sich ein Einlagerungsverkehr nie lohnen würde, wenn die Waaren vom Schiff zum Magazine durch Umladen auf Güterwagen, Ueberführen und erneuertes Abladen in die noch so nahen Magazine gebracht werden müssten. Man nenne uns die Stadt, wo das Auslade-Ufer des Handelsviertels in ähnlicher Weise, wie es sich der Projectant der Hochbahn denkt, beschaffen wäre, wo am Ufer selbst ein schmaler, ganz unzureichender Streifen — ein Uferweg — besteht, dahinter, landwärts — eine Viaductbahn — weiter landwärts die Fahrstrasse — vom Ufer abgeschnitten und dennoch als Uferstrasse bezeichnet, und hinter denselben tief landseits die Häuser und eigentlichen Magazine für den Handelsverkehr. Und über diese drei vom Ufer trennenden Strecken hinweg oder hindurch soll der Verkehr vom Schiff zum Magazin, zum Stapelplatz der Waaren, der Kohlen etc. sich abwickeln! Es ist fast unglaublich, was da dem gesunden Sinn der erfahrenen Kaufmannschaft zugemuthet wird. Dass nahe am Centrum der Stadt ein an die alte Sklavenwirthschaft erinnerndes — bei uns allerdings heute noch bestehendes —

Tragen der Güter über belebte, verkehrsreiche Strassen durch halbnackte Menschen für die Zukunft nicht mehr in Aussicht genommen sein dürfte, wollen wir doch annehmen oder wenigstens hoffen!

Die Aufgabe wirklich weitblickender Fachleute im Verkehrswesen ist es, den massgebenden Factoren die Grundbedingungen günstiger Umschlagplätze klarzulegen und sie aufmerksam zu machen, wo an unseren über 30 Kilometer langen, mehr als zur Hälfte noch unbebauten Donau-canal-Ufern — von jenen der grossen Donau nicht zu reden — die für eine hoffentlich glückliche Zukunft unserer prächtigen Kaiserstadt geeigneten Umschlag- und Lagerplätze zu suchen und auszubilden sind, die Frage aufzuwerfen, ob die nach Erbauung einer Hochbahn bleibenden Räume in der Ausdehnung ungefähr eines **halben Kilometers** der für Landungszwecke ausnützbaren Rossauerlände mit ihrem verbauten Hinterlande die richtige Stelle sind, oder ob es nicht für das Wohl der Grosscommune besser dienende Lager- und Handelsplätze gibt. Dem Laien möge ein flüchtiger Blick auf den Plan von Wien eine Antwort über das Allgemeine dieser Frage geben. — Soweit der Donau-canal — und nicht der Strom selbst für die grosse Schifffahrt — überhaupt in Betracht kommt, können Donau-canal aufwärts nur die Ufer von Heiligenstadt und der Brigittenau, und Donau-canal abwärts nur jene der Erdberger- und Simmeringerlände für den grossen Schiffsbetrieb als Hafenplätze in Betracht kommen, niemals aber die schmalen Uferstreifen an den nahe bis an die Canalufer dicht verbauten, an die Innere Stadt unmittelbar angrenzenden Bezirken. Darüber besteht in der Bürgerschaft und in der Kaufmannschaft, die die Bedürfnisse von grossen Handelsplätzen kennt, wohl kein Zweifel.

Als Hauptargument für die Bestimmung der Hochbahn führte der Projectant derselben weiters einen auf die künftige Verwendung der Donau-canal-Ufer bezughaben-

den Beschluss der niederösterreichischen Handels- und Gewerbekammer der Deputation gegenüber ins Treffen!

Wir haben mit dem seinerzeitigen Referenten der Handels- und Gewerbekammer diese Angelegenheit besprochen, die officielle diesbezügliche Verlautbarung der Kammer liegt uns vor. Wir finden es vollkommen berechtigt, dass die Handels- und Gewerbekammer von der Commission für Verkehrsanlagen eine möglichste Berücksichtigung der Handel- und Gewerbetreibenden Wiens in Bezug auf Lager- und Abladeplätze am Donaucanal-Ufer fordert, wir sind aber auch sicher, dass die Handels- und Gewerbekammer nach unseren, den That-sachen entsprechenden Darstellungen die etwa 500 Meter brauchbarer Landungsufer an der Rossauerlände zu verschmerzen wissen und für ihre Zwecke die besseren oberwähnten Stellen der ausgedehnten Canalufer in Anspruch nehmen wird.

Wir brauchen der Ueberzeugung wohl nicht weiter Ausdruck zu verleihen, wie hinfällig — es muss dies hier nochmals betont werden — **die Hauptgründe** sind, welche den Verfasser des Donaucanal-Projectes der Stadtbahn von der ursprünglichen Tracenföhrung als Tiefbahn zur Hochbahn föhrten.

Inwieweit würde sich eine Tiefbahn, beziehungsweise Galeriebahn von der an dieser Stelle ungeheuerlichen Hochbahn unterscheiden? Worin liegen die vom allgemeinen, verkehrstechnischen Standpunkte grossen, unüberwindlichen Hindernisse einer Tiefbahn oder Galeriebahn?

Es sei hier nur in Kürze hervorgehoben, dass die Donaucanal-Linie von der Ferdinandsbrücke bis zur Augartenbrücke als Tiefbahn, d. h. theilweise als gedeckte, gegen den Canal hin offene Galeriebahn projectirt und commissionirt ist.

Die Vortheile einer solchen Tracenföhrung gegenüber einer Hochbahn sind zu sehr in die Augen springend, als dass dieselben hier weiter bezeichnet werden müssten. Statt nun, wie es ursprünglich beabsichtigt war

und einleuchtend zweckmässig ist, diese Strecke als Tiefbahn (Galeriebahn) durch die schönstgelegenen, dichtbewohnten Stadttheile weiter zu führen und dadurch die längst ersehnte Möglichkeit einer Fortsetzung des Franz Josefs-Quais zu eröffnen und den Bewohnern der inneren Stadt selbst und einem sehr grossen Theile der übrigen Bevölkerung eine vom ärgsten Getriebe der inneren Stadt etwas befreite, Körper und Geist erquickende Promenade zu bieten — soll die Stadtbahn von der Augartenbrücke aus rapid steigend als Hochbahn geführt werden, um die Lände, noch mehr das Stadtgebiet hinter ihr für eine **ein**stige Entwicklung des Verkehres auf der Donau und dem Donau-Oder-Canal — als Stapelplatz der oft erwähnten Massenartikel reserviren oder vorbereiten zu können. Es heisst nämlich: wenn die Bahn hier nicht als Hochbahn, sondern als Bahn im Einschnitte geführt wird, (an eine Galeriebahn scheint man für diesen verschmähten Stadttheil vorläufig überhaupt nicht gedacht zu haben), so schneide die Einschnittbahn das Land vom Ufer ab; es wäre dann mit grossen, den Verkehr erschwerenden Hindernissen verbunden, für den Umschlag der Waaren vom Canal zur Rossau ausreichende Verbindungen herzustellen, Zugegeben dass für die in Aussicht genommene (verheissungsvolle!!) Bestimmung der »Rossau« als Stapelplatz der in Schiffsladungen einlangenden Steinkohlenmassen u. s. w. eine sehr reichliche Communication für Umladezwecke bei einer Tiefbahn oder Galeriebahn schwieriger (obschon durchaus nicht unmöglich) herzustellen sein wird, als durch die offenen Bögen der Hochbahn, so glauben wir in so eingehender Weise, als es hier nothwendig erscheint — klargelegt zu haben, dass ein Bedürfnis dieser **reichlichen Communication für diese Zwecke nicht vorhanden ist und nie eintreten kann**. Die Communication für die Fussgänger kann in ganz gleicher Weise wie bei der commissionirten Theilstrecke Ferdinandsbrücke—Augartenbrücke in reichlichster und bequemster Weise hergestellt werden,

die Communication für den Frachtenverkehr aber vollkommen ausreichend und immer noch besser als auf der ganzen oben genannten grösseren und wichtigeren Theilstrecke (Ferdinandsbrücke—Augartenbrücke). — Dies soll nächstens bei anderer Gelegenheit an der Hand von Plänen auseinandergesetzt werden. Heute möchten wir nur noch die für Hochbahn und gegen die Tiefbahn an der Rossauerlände vorgebrachten technischen Momente kurz besprechen. Man wird uns für sehr optimistisch halten, dass wir uns getrauen, dieselben bei der Vertheidigung unserer Sache hier so kurz zu behandeln!?

Als der Projectant der Donaucanal-Linie, getragen von der »grossen Idee«, mit dem Baue seiner Linie der künftigen — gewiss allgemein sehnlichst erwünschten — Gestaltung des Donauverkehres so guten Vorschub zu leisten, an die Ausführung seines Projectes ging, war es für ihn allerdings naheliegend, auf die Hochbahn zu kommen, und so wurde denn das Project der Hochbahn, wir wollen es ja nicht bezweifeln, mit Fachkenntnis ausgearbeitet und zur amtlichen Ueberprüfung vorgelegt. Je öfter Fach- und Privatleute — auch an dem Stadttheile Rossau nicht im Entferntesten interessirte — direct oder indirect — Einwendungen gegen das neue Project einer Hochbahn (die sich im weiteren Verlaufe förmlich zur Ufer- — Wellbahn entwickelt), gemacht haben, desto schrecklicher, desto unüberwindlicher mussten natürlich die Hindernisse für das fertige Project der Tiefbahn dargestellt und begründet werden! So kam es denn, dass auch die Mitglieder der Verkehrs-Commission — manche erst nach hartem Kampfe — sich die Ueberzeugung aufzwingen lassen mussten, die Tiefbahn sei hier undurchführbar — ein weiteres schönes Stück Wien müsse mit Schmerz der Stadtbahn geopfert werden. Es lag ja kein Gegenproject, kein Ausweg vor, welcher einen Vertreter und noch weniger einen Vertheidiger gefunden hätte.

Selbst die Mitglieder der Deputation, welche bei ihrem letzten schweren Gange zur Befürwortung ihrer Eingabe beim Projectanten der Donaucanallinie als kaltes, unerfreuliches Gesamtbild dargestellt erhielten, was sie früher vereinzelt und unter dem Ausdrücke des Bedauerns vernommen hatten, gaben einen Moment die Hoffnung auf, in ihrer guten Sache noch etwas Wesentliches zu erreichen; sie sagten sich eben — ja nach diesen Ausführungen, nach diesem Motivenberichte, scheint die Hochbahn nicht zu umgehen zu sein! Es dauerte aber nicht lange, so fasste das Actionscomité (besonders noch angeregt durch die sachlichen Ausführungen der Deutschen Zeitung vom 8. März in Angelegenheit der Stadtbahnlinie am Lerchenfelder Gürtel) den Entschluss, sich für ihre Sache neuerlich, womöglich noch kräftiger einzusetzen.

Oft genug und immer eindringlicher musste man aus den nächstbetheiligten Kreisen oft vorwurfsvoll fragen hören, ob es denn wirklich gar kein Mittel mehr gäbe, ob denn alles versucht worden sei, das drohende Unheil abzuwenden?

Und da sagte man sich denn übereinstimmend: wenn der eine Projectant der Donaucanallinie keine andere Lösung, als die durch die Hochbahn gefunden und vertheidigt hat, so muss es doch andere, beim Stadtbahnbaue unbetheiligte Techniker geben, die finden könnten, was der eine nicht gefunden hat.

An wen sollte man sich da aber wenden, durch wen wäre, dem Drange der Zeit entsprechend, rasch genug ein gediegenes, ernstes Gegenproject zu erhalten? Da konnte die Wahl nur auf den Namen Waldvogel fallen, den Ingenieur von welchem bekannt war, dass er sich seit mehr als 20 Jahren mit der Wiener Stadtbahn im Besonderen und mit der Entwicklung der künftigen Wiener Verkehrsverhältnisse im Allgemeinen befasste und sich der grössten Anerkennung seiner vielumfassenden Arbeiten seitens gediegener Fachmänner und berufener Körperschaften erfreute. Dem rastlosen Streben dieses wahrhaft weit-

blickenden Fachmannes für die grossen verkehrstechnischen Angelegenheiten seiner schönen Heimatstadt Wien hatten es die um Hilfe Rufenden zu danken, dass sie bei Beginn der Verhandlungen mit ihm bereits ausgearbeitete generelle Projecte, ganz im Sinne ihrer Sache vorfanden.

Waldvogel, dessen grossartig angelegte Wiener Stadtbahnpläne seitens der Behörde bisher nicht die mindeste Berücksichtigung fanden, dessen Projecte für die Gürtellinie (Lerchenfeld) erst in den jüngsten Tagen — hoffentlich doch noch nicht zu spät — die vollste Anerkennung unseres neuen Eisenbahnministers fanden — hatte erkannt, dass die überstürzte Ausführung der Stadtbahn vom Heiligenstädterbahnhof bis zur Gürtelstrasse bei der späteren Ausführung und Commissionirung der Donaucanalinie grosse Schwierigkeiten bereiten werde, er hat seit Anfang dieses Jahres auf Basis der bisher erfolgten (hier nicht näher zu beurtheilenden) Stadtbahnbauten in Heiligenstadt seine Arbeiten auf Grund seiner langjährigen ernsten Studien wieder aufgenommen und fortgesetzt.

Trotzdem von den verschiedensten und bewährtesten Eisenbahnfachmännern (vielleicht auch solchen aus der Commission für Verkehrsanlagen) längst erkannt wurde, dass die Ausführung der Stadtbahn nach dem Projecte Waldvogel, insbesondere auf dem leider schon in voller Ausführung begriffenen Theile der Stadtbahn (Gürtellinie-Heiligenstädterbahnhof) wesentliche Vortheile besessen hätte, gegenüber dem Projecte der Commission, trotzdem in einer eingehenden Resolution des Ingenieur- und Architekten-Vereines (vom 29. April 1893) einstimmig betont wurde, dass die Tieflegung der Trace der Gürtellinie nothwendig sei, um in der günstigsten Weise die Verbindung mit der Donaucanal-Linie zu ermöglichen, wurde von massgebender Stelle kein Schritt unternommen, um diesem Projecte Waldvogel's wenigstens soweit nachzukommen, als es noch möglich war.

Dieser unermüdliche Kämpfer für die Interessen seiner Mitbürger liess sich aber nicht entmuthigen. Bis heute

arbeitete er unentwegt fort, obschon unter den obwaltenden Verhältnissen wenig Aussicht auf Erfolg war, mit Fachkenntnis und seltenem Scharfblicke, um von seinem Projecte doch noch retten zu helfen, was noch zu retten blieb. Waldvogel hatte den Motivenbericht zum Projecte der Donaucanal-Linie genau studirt, er hat die seinerzeit ausgestellten Pläne eingehendst geprüft und den Stand und Fortschritt der Arbeiten ununterbrochen verfolgt.

Waldvogel hat die eminent wichtige Frage einer directen Verbindungscurve der Donaucanal-Linie mit der Gürtellinie viel früher aufzustellen und viel besser zu lösen gewusst, als sie leider jetzt, nachdem durch die bereits bestehenden kostspieligen Bauten vor Heiligenstadt die Sache unnöthig erschwert und vertheuert wurde, von den Ingenieuren der Stadtbahn gelöst zu werden verspricht. Waldvogel hat aber auch für den heutigen Stand der Stadtbahnbauten und mit Rücksicht auf die Donaucanal-Linie als Tiefbahn (bis über die Brigittabrücke hinauf) ein Project ausgearbeitet, das bedeutende Vortheile gegen das der Verkehrscommission bietet, und dessen Ausführung doch wenigstens nicht mehr kosten wird als für das erstere veranschlagt ist.

Die Vertreter des Actionscomités in unserer Stadtbahnfrage, welche mit unerwarteter Befriedigung die Auseinandersetzungen über die bereits vorgefundenen generellen Arbeiten Waldvogel's vernommen hatten, waren als Nichttechniker nicht so anmassend, sich sofort ein abschliessendes Urtheil über die volle Richtigkeit dieser Auseinandersetzungen zu bilden, sie waren nicht so optimistisch, sofort wieder mit den gewonnenen günstigen Erfahrungen für ihre Sache an die Commission für Verkehrsanlagen oder an die Oeffentlichkeit heranzutreten. Mit der in einer so bedeutungsvollen Angelegenheit nothwendigen Objectivität beschlossen sie, einer Aufforderung Waldvogel's selbst entgegenkommend, einen Fachmann um die unparteiische Ueberprüfung des neuesten Alternativprojectes zu ersuchen. Auch hier fiel die Wahl auf einen (nicht etwa

von Waldvogel vorgeschlagenen) erfahrenen und ernstesten, speciell auf dem Gebiete des Eisenbahntrassirungswesens bewährten Fachmann, der selbst schon vor zwanzig Jahren im Auftrage der Regierung ein Project in Angelegenheit einer Wiener Stadtbahn zu verfassen hatte, und der mit der Stadtbahnangelegenheit, wie sie heute liegt und steht, sehr vertraut ist.

Die objective, eingehende Ueberprüfung des Waldvogel'schen Projectes durch unseren Vertrauensmann gab nun ein noch viel günstigeres Resultat, als sich die Mitglieder des Actionscomités zu erwarten getraut hatten! Die Tiefbahn an der Rossauerlände ist nicht nur ohne schädigende Beeinflussung des IX. Bezirkes und der ganzen Stadt möglich, die diesbezüglichen technischen Schwierigkeiten (Alsbachüberbrückung, Verbindungscurve etc.) sind nicht nur unschwer zu überwinden, sondern die Ausführung der Donaucanal-Linie von der Augartenbrücke aufwärts mit der directen Verbindungscurve zur Gürtellinie kommt auch nach dem Projecte Waldvogel zum mindesten nicht theurer als nach demjenigen der Verkehrscommission, es weist diesem gegenüber viele und ganz bedeutende Vorzüge auf und eröffnet noch grössere Vortheile für die künftige weitere Ausgestaltung der Verkehrsanlagen in Wien.*) Unsere Aufgabe kann es nicht sein, dies hier klar zu legen. Wir können nur mittheilen, dass die Reproduction der bezüglichen Pläne im Zuge ist und dass die Pläne in allernächster Zeit durch eine Deputation Sr. Excellenz dem Herrn Eisenbahnminister unterbreitet werden sollen. Wir werden durch Vorlage der Alternativpläne aber auch den Fachleuten Gelegenheit bieten, sich von der Richtigkeit dieser Ausführungen zu überzeugen. Wir sind davon durchdrungen, dass eine officielle, unparteiische Ueberprüfung der Pläne ein günstiges Resultat ergeben wird, und dass die rascheste gänzliche Umarbeitung des Pro-

*) Dieses günstige Gutachten wurde seither auch von einem anderen, sehr erfahrenen und bewährten Eisenbahn-Fachmanne in allen Theilen bestätigt.

jectes der Donaucanal-Linie von der Station Schottenring aufwärts wird stattfinden müssen im Interesse der Stadt, des Staates und der Stadtbahn selbst!

Glücklicherweise ist es hier noch nicht zu spät, die bezüglichlichen Arbeiten sind noch nicht vergeben, noch nicht einmal ausgeschrieben, und eine uneinbringliche Verzögerung der Vollendung der Stadtbahn ist dadurch nicht zu befürchten!

Zum Schlusse möchten wir noch die Bevölkerung, namentlich aber jenen Theil derselben, dem die Weiterentwicklung Wiens in Bezug auf Schönheit und gesunde Anlagen am Herzen liegt, ersuchen, die Mühe nicht zu scheuen und an einem schönen Tage den Spaziergang in der Fortsetzung des Franz Josefs-Quais gegen Nussdorf zu machen, wir möchten sie bitten, von der Augartenbrücke aufwärts einen Blick auf die Rossauerlände zu werfen mit dem Kahlenberg im Hintergrunde, und dann von der Brigittabrücke zurückzublicken gegen den Quai und die innere Stadt mit dem Stefansdom, und sich dann folgende Alternativbilder der Zukunft auszumalen:

I. Bild der Rossauerlände nach Errichtung der Hochbahn und der nur „durch“ sie ermöglichten Gestaltung der Rossau zu Stapelplätzen von Massenartikeln: Das rechte Canalufer mit einer durchlöcherten, ein bis zwei Stockwerke hohen, bald russig gewordenen Eisenbahnmauer von der Rossau abgesperrt, in den Bogenöffnungen, soweit diese für den Waaren- und Personenverkehr nicht unerlässlich sind, Kaffeeboutiquen und Branntweinschänken u. dgl. mit den nothwendigen rauchenden Kaminen für Küchen und Oefen. Auf beiden Seiten des Eisenbahnviaductes schmale Landstreifen, an der Stadtseite, die dem einst grossen Verkehre angepasste 16 (!) Meter breite Geh- und Fahrstrasse, auf dem nicht viel breiteren Landstreifen gegen das Ufer dem Waarenverkehre dienende Utensilien, Kohlenhaufen, Karren und Schaufeln, Pflaster-

stein- und Mehlsack-Pyramiden, Brennholz, Kisten, Fässer und alle möglichen anderen Waaren, welche sich der weitblickende Eisenbahnerbauer hier an's Centrum Wiens billig hergeschafft denkt. Dazwischen das Getriebe all' der Auf- und Ablader, welche in der bekannten reichlichen und reinlichen Kleidung ihr schweres Amt moderner Slaven erfüllen müssen, indem sie die auf dem Ufer lagernden Schiffsladungen löschen und die in der Rossau vertheilten (!) Magazine anfüllen und wieder leeren helfen etc. etc. Auf der anderen Seite das zweite Bild:

In der Fortsetzung des Franz Josefs-Quais eine Promenade,*) wie jener vom Ufer erhöht, mehr als 40 Meter breit, mit Baumanlagen bepflanzt, nicht nur für den Wagenverkehr ausreichend, sondern zugleich zur Erquickung dienend für Alt und Jung, Arm und Reich. Die Bahn selbst, wie es zwischen Aspern- und Augartenbrücke bestimmt ist, unter dem äusseren Trottoir laufend, mit zierlichen offenen Galerien gegen den Fluss, daneben einige Meter tiefer und mit dem Quai durch Stiegen und Rampen verbunden, ein für den localen Waaren- und Schiffsverkehr weitaus zureichender sogenannter Landungsweg. Auf dem Wasser selbst ein lebhafter Personenverkehr — wie er in Budapest, in Hamburg und allen anderen Städten sich längst entwickelte, wo im Innern der Stadt eine Wasserstrasse zur Verfügung steht — wie sie hier bald zu verwerthen sein wird. — — — Wir brauchen das Bild nicht weiter auszumalen! — Jeder Mitbürger, der an Ort und Stelle die herrliche Lage des nur wegen und bis zur Entscheidung der Stadtbahnfrage hier noch nicht mehr ausgebauten Stadttheiles betrachtet, wird uns heute schon die Anerkennung nicht versagen können, dass wir keinen engherzigen Standpunkt vertreten, indem wir es unternommen haben, unter schwierigen Verhältnissen für die Stadt und deren Bevölkerung mit allen ehrlichen

*) Wurde als »Elisabeth-Quai« bereits in Vorschlag gebracht.

Mitteln zu retten, was an der Stadtbahn, die wir ja Alle freudigst begrüßen, noch zu retten ist. —

Wir warten getrost die Beantwortung der Fragen ab, ob es auch vom volkswirtschaftlichen und fiscalischen Standpunkte aus betrachtet besser sein wird, wenn **einst** — nach vielen Jahren (Donau-Oder-Canal!) die Rossauer Lände zu einem lebhaften Landungsplatze, die ganze Rossau zu einem grossen (billigen (?) und praktischen??) Lagerplatze für Steinkohlen, Getreide etc. ausgebildet wird*), oder wenn' sich nach all' den bereits vorhandenen günstigen Bedingungen die Rossauer Lände und damit der ganze Stadttheil Rossau zu einem sehr gesuchten, werthvollen (steuerkräftigen) Wohnungsviertel schon in der nächsten Zukunft entwickeln kann und wird?

Es scheint aber fast, die Stadtbahn soll gebaut werden, damit der Grossfrachten-Verkehr in das Stadt-Innere herangezogen und die Bewohner aus den schönen Theilen der Stadt hinausgedrängt werden!

Berufeneren als wir es sind, können wir es aber auch ruhig überlassen, in jenen entscheidenden Kreisen unserer Stadtvertretung die energischen nöthigen Schritte zu unternehmen, um noch beizeiten eine Abänderung der Führung der Donaucanal-Linie längs der Rossauer Lände als Hochbahn von der hohen Commission für Verkehrsanlagen zu erreichen.

*) Nach unserer Anschauung als praktische Geschäftsleute kann sich dies nie verwirklichen, wenn auch der Stadttheil, fast nur mit Rücksicht darauf jetzt schon durch einen Viaduct vom Ufer abgesperrt, verunstaltet und entwerthet werden soll.