

WIENER RATHHAUS - KORRESPONDENZ
Wien, I. Neues Rathaus. Tel. Anschl. 134 und 135.
Herausgeber und verantwortl. Redakteur Rudolf E i g l.
21. Jahrg. Montag, 15. Februar 1911.

Grundankauf. Der Gemeinderatsausschuß für den Bau und Betrieb der städtischen Elektrizitätswerke hat beschlossen, in der Gemeinde Wolfsebachau, Bezirk St. Gallen in Steiermark, eine Realität im Gesamtaumaße von 122.279 m² um 22.000 K, d. i. 17,9 Heller per m² zu erwerben. Auf diesen Gründen soll die projektierte Zentrale für die Ausnützung der Wasserkräfte des Ennsflusses errichtet werden.

Belohnung von Waren durch das städtische Lagerhaus. Gelegentlich der Beschlussfassung des Gemeinderates über die Ausgestaltung des städtischen Lagerhauses wurde nachstehender Antrag der GR. Oppenberger und Klebinder genügend unterstützt und an den Lagerhausausschuß gewiesen: Der Gemeinderat soll eine Aktion unternehmen, damit das Verbot der Belohnung der in öffentlichen Lagerhäusern eingelagerten Waren aufgehoben werde. In dem genannten Ausschusse referierte GR. Oppenberger vor Kurzem über diese Angelegenheit und es wurde beschlossen, dem Gemeinderat folgenden Antrag zu unterbreiten: Der Gemeinderat richtet an die Regierung das Ersuchen, abseits eine Abänderung des Lagerhausgesetzes vom 23. April 1893 in dem Sinne einzuleiten, daß das im § 12 ausgesprochene Verbot der Warenbelohnung durch die öffentlichen Lagerhäuser beseitigt und ihnen das Recht zur Belohnung der Warenhäuser über bei ihnen eingelagerte Waren sowie zur Erteilung von Vorschüssen auf diese Waren, ferner das gesetzliche Pfandrecht gemäß § 28 auch für die Forderungen der Lagerhäuser aus solchen Geschäften eingeräumt werde.

DIE DURCHQUERUNG DER INNEREN STADT
Nicht Tram- sondern Schnellbahnen.
vom Bezirksrat Oberingenieur Meixner.

Die höchst schätzenswerten Ergebnisse der über die Sanierung der Wiener Stadtbahn vor kurzer Zeit durchgeführten Enquete, die vom Verfaßer veranlasste energische Stellungnahme der Inneren Stadt zu Gunsten einer großzügigen Lösung des Wiener Verkehrsproblems, insbesondere in der Richtung der ehebaldigen Elektrifizierung der Wiener Stadtbahn und der Durchquerung der Inneren Stadt mittelst einer nach dem Projekte Dr. Rmpersgers zur Vorortestation Hernale fortzusetzenden elektrisch betriebenen Unterpflaster-Schnellbahn, die vom Bg. Dr. Neumayer nach seiner Rückkehr von Paris bekundete, kräftige Initiative, endlich das energische Eingreifen des jüngst eingesetzten Verkehrsausschusses haben die rasche Erbauung von Untergrundbahnen in so greifbare Nähe ge-

rückt, daß im Interesse einer zielbewussten und umfassenden Lösung des vorliegenden Problems sogar vor schädlicher Ueberhastung gewarnt werden muss.

Was Wien benötigt, ist ein System von Unterpflaster-Schnellbahnen, die elektrisch betrieben etwa mit 25 km stündlicher Fahrgeschwindigkeit unter der inneren Stadt durchlaufend die nordwestlichen und westlichen Peripheriebezirke mit den östlichen und südlichen Vororten und mit dem so entwicklungs-fähigen riesenhaft wachsenden 21. Bezirk in Verbindung bringen. Damit würde nicht nur die ~~vielleicht~~ gegenwärtig völlig lahmsgelegte Vorort- und Gürtellinie der Stadtbahn belebt und nach den Ausführungen massgebender Fachmänner auf der Enquete saniert und rentabel gemacht werden können, sondern es würde dann erst eine ~~zu~~ zielbewusste kommunale Wohnungspolitik ermöglicht und der künftige Beruf Wiens als Welthandelsstadt und Brennpunkt des europäischen Verkehrs nach dem nahen und fernen Südosten sichergestellt werden. Diesen gewiß erstrebenswerten großen Ziele kann aber nie und nimmer durch die in Beratung stehende bloße Fortsetzung der ohnehin schon verzweifelt überlasteten elektrischen Strassenbahn mittelst einer nicht als Schnellbahn, sondern als Trambahn betriebenen Unterpflasterbahn (Projekt Hochenegg) genügt werden. Jede Verkehrsströmung auf der zugehörigen oberirdischen Strassenbahnstrecke wird auch den Tunnelverkehr lahm legen. Die Anlage der nötigen Einfahrtrampen wird keine geringen Schwierigkeiten bereiten, indem sie den Strassenverkehr belästigen,; der Verkehr der Tunneltrambahn wird, da er von der oberirdischen Strecke abhängt, keine größere Geschwindigkeit als stündlich 12 km aufzuweisen vermögen, während selbstständige Tunnelschnellbahnen leicht eine solche von stündlich 20 bis 25 km zu erreichen vermögen. So verdienstlich auch die rastlosen Bemühungen des Projektanten, eines gefeierten, einheimischen Technikers um die Lösung der Wiener Verkehrsfragen sind, da er schon seit Jahren unermüdlich für die Ausgestaltung des Strassenbahnnetzes eintritt, so muß doch festgehalten werden, daß gegenwärtig in erster Linie die Belebung und Ergänzung der Wiener Stadtbahn gefordert werden muß, da die Strassenbahn mit ihrem Riesenverkehre von jährlich 230 Millionen Färgästen und einer durchschnittlichen Verkehrssteigerung von 8 bis 9 % jährlich beispielsweise bei einem Verkehr von täglich 2300 Zügen von der Oper, wie es die skandalösen Verkehrsstörungen beweisen, schon lange am Rande ihrer Leistungsfähigkeit angelangt ist und dringend der Erleichterung, der Entlastung durch ein anderes Verkehrsmittel und das ist die Stadtbahn bedarf.

Das Projekt Hochenegg, so dankenswert es auch sein mag, ignoriert auch merkwürdigerweise die Ergebnisse der vorhergehenden

Enquete, bei welcher sich bedeutende Verkehrstechniker, vor allem der Berliner Ingenieur und Verkehrspolitiker Kemmann für die eheste Erbauung von Untergrundschnellbahnen ausgesprochen haben. Letzterer warnt sogar in einem hinsichtlich der Berliner Stadtbahn erstatteten Gutachten eindringlich vor dem Bau elektrisch betriebener Tunneltrambahnen und fordert Unterpflaster-Schnellbahnen. So bestehend auch das Projekt Hochenegg durch seine verhältnismäßige Billigkeit erscheinen mag, so würde doch durch dessen Realisierung der einzig empfehlenswerten Erbauung von Schnellbahnen vorgegriffen, ja dieselbe auf unabsehbare Zeit aufgeschoben werden. Niemand wird Lust haben, um billiges Geld ein Kleidungsstück zu erwerben, das sich als zu eng erweist.

Zum Glück liegt der Öffentlichkeit ein im Wiener akademische Verlag erschienenes, auch vor Kurzem im Ingenieur- und Architekten-Verein gewürdigtes Projekt eines jungen Verkehrstechnikers, des Ing. der Wiener Verkehrskommission Franz M u s i l vor, der auf Grund reicher praktischer Erfahrungen und sorgfältiger Studien für das vorliegende Problem eine geradezu ideale Lösung gefunden hat, die besonders im Stadtbaume und bei den Mitglieder des bezüglichen gemeinderätlichen Ausschusses neben dem sehr ernstlichen Emperger'schen Projekte wohlwollende und eingehende Würdigung finden sollte. Musil will 2 Unterpflasterbahnen erbauen, die eine von der Gürtelstation Westbahn im Zuge der Mariahilfer-Strasse, des Opernringes, der Kärntnerstrasse, des Stephansplatzes, der Rotenturmstrasse, des Kais, den Donaukanal unterfahrend und unter der Praterstrasse sich fortsetzend, zum Anschlusse an die Nordbahn bringen und von da seinerzeit nach Erbauung der projektierten Donaubrücke nach Floridsdorf führen. Die 2. Linie soll von der Station Gersthof der Vorortellinie vorerst unter der Währingerstrasse, Freyung, Graben zum Stephansplatz führen und erst später teils unter der Landstrasse Hauptstrasse, teils unter der Favoritenstrasse zur Südbahn und zum Wienerberg ihre Fortsetzungen finden. Die Baukosten würden sich auf durchschnittlich 7,5 Millionen K per km belaufen. Musil erklärt daß die Rentabilität der ersten Linie zweifellos sei. Die Gürtel- und Vorortellinie werden belebt, die Wiental- und Donaukanallinie werden gefördert. Daß Unterpflasterbahnen bei guter Anlage und schneidigem Betriebe sehr rentabel sein können, beweist das Betriebsergebnis der Pariser Metropolitanbahn, die 1907,8 % Dividende verteilen konnte. Es ist also klar, daß wir alle Ursache haben, das aktuell gewordene Verkehrsproblem in Wien nicht zu überstürzen, sondern nachgemäß besonnen und aber dabei mit warmer Empfindung für die Bedürfnisse unserer Vaterstadt, die ja nach einem Ausspruch Max Hardens berufen ist, dereinst die

Eigenschaften von Paris und Konstantinopel in einer Wesenheit zu vereinigen, zur Lösung zu bringen, umso mehr als auch die Kommission für Verkehrsanlagen das Enquete-Material eifrig sichtet und studiert und sich demnächst ~~vernehmlich~~ vernehmlich zum Worte melden wird. Wir Wiener sind wohl gewöhnt, uns in Extremen zu ~~betätigen~~ betätigen, die Zeitverhältnisse zwingen uns aber trotz südlicher Lebhaftigkeit kühles Blut zu bewahren.

In dem Sinne dieser Ausführungen wird Obering. Meixner in dem übermorgen (Mittwoch) stattfindenden Sitzung der Bezirksvertretung Innere Stadt berichten.

Kaiser Franz Josefs-Stiftung. Am 11. Februar fand unter dem Vorsitz des ersten Vizepräsidenten Paul Ritter v. Schöller und teilweise des zweiten Vizepräsidenten Joh. P. Winkler eine Plenar-Sitzung (General-Versammlung) des Kuratoriums der Kaiser Franz Josef Stiftung zur Unterstützung des Kleingewerbes Wiens statt. Kurator Plankl berichtete namens der Rechnungerevisoren über die vorgenommene Skontrierung der Kasse sowie der Geschäftsgebarung bei der Stiftung und beantragte dem leitenden Ausschusse das Absolutorium zu erteilen. Dieser Antrag wurde einstimmig angenommen. Revisor Plankl brachte ferner den von Sekretär der Stiftung verfassten Rechnungsabschluss der Stiftung zur Kenntnis welcher ebenfalls einstimmig zur genehmigenden Kenntnis genommen wurde. Aus demselben geht hervor, Der Gesamtstand der an 43 gewerbliche Genossenschaften verteilten Darlehen betrug am Schlusse des Jahres 1910 K 1.177.996, der Reservefond K 116.469. Im Berichtjahre wurden 70.000 K neuerliche bzw. erhöhte Kredite bewilligt. An Rückzahlungen erfolgten von 10 Genossenschaften 38.100 K. Der Reingewinn der Stiftung nach Abzug sämtlicher Spesen betrug 28.583 K, wovon die Hälfte dem Stiftungsfond, die andere Hälfte 33 gewerblichen Genossenschaften für ihre Nachschulen zugewiesen wurden. Die Verteilung dieses letzteren Betrages - K 14200- an die Genossenschaften besorgt seit Jahren aus Gefälligkeit die n. ö. Handels- und Gewerbekammer. 183 K wurden auf neue Rechnung vorgetragen. An baarvorrat verfügt die Stiftung gegenwärtig über 95.067 K, wovon sich 91.604 K in der Zentralsparkasse der Gemeinde Wien befinden. Bei den vorgenommenen Wahlen wurden einstimmig gewählt und zwar für den leitenden Ausschuss die Herren Josef Leitner, Ludwig Blach, Adolf Frits, Karl Ahorner, Julius Weissenberger und Johann Winkler, als Rechnungsrevisoren die Herren Richard Plankl, Vinzenz Wilhelm und Karl Laber.

Die Gehaltsregulierung der Handarbeitslehrerinnen. Heute vormittags sprach eine Deputation der Handarbeitslehrerinnen bestehend aus der Präsidentin des bezüglichen Vereines Podirsky und den Damen Wany und Fleischer bei Bg. Dr. Neu-

gemeister erklärte, daß er die traurigen Verhältnisse kenne und daß er sich für die Erfüllung der berechtigten Forderungen einsetzen werde. Er werde sein möglichstes tun, um eine rasche Briedigung der Angelegenheit herbeizuführen.

mayer vor, um wegen der Gehaltsregulierung neuerlich vor gestellt zu werden. Die Sprecherin wies darauf hin, daß die Not in dieser Kategorie von Lehrpersonen ungemein groß sei und daß rasche Abhilfe dringend erforderlich sei. Der Bg-