

353

WIENER RATHAUS KORRESPONDENZ

Wien, Dienstag, den 19. September 1911, vormittags.-

Bürgermeister Dr. Neumayer ist heute früh 8 Uhr aus Berlin kommend, im Begleitung des Oberkurators Steiner und des Kommissärs Jiresch am Nordwestbahnhof angekommen und hat im Laufe des Vormittags im Rathause amtiert.-

Besichtigung der Berliner Hoch- und Untergrundbahn durch den Bürgermeister Dr. Neumayer. Bgm. Dr. Neumayer in Begleitung der Herren VB. Hoß, Oberkurator Steiner, StR. Schneider, Landesauslaß Mayer, StR. Gräf, Abgeordneter Jedek, Regierungsrat Schmidt, Baurat Schäfer und Mag.-Kommissär Jiresch besichtigten gestern unter Führung des Herrn Direktors Pavel die Berliner Hoch- und Untergrundbahn. Treffpunkt war der Untergrundbahnhof Leipziger Platz. Von hier ging die Fahrt mit einem Zuge der Untergrundbahn nach dem Bahnhof Warschauer Brücke, um sich über die Lage der Werkstätte und der Wagenschuppen zu orientieren. Letzterer kann 8 x 12 = 96 Hochbahnwagen fassen. Weiter wurde der Anschluß der Straßenbahn nach Lichtenberg besichtigt. Für diese der Hochbahngesellschaft gehörige Straßenbahn besteht ein Gemeinschaftstarif mit der Hochbahn in der Weise, daß für die unmittelbar anschließende Straßenbahnfahrt nur je fünf Pfennige erhoben werden; es werden hierfür durchgehende Fahrkarten ausgegeben. Hierauf erfolgte die Rückfahrt bis zum Hochbahnhof Mückernbrücke zur Besichtigung des Kraftwerks der Hochbahn in der Trebbinerstraße gelegen, welches den Betriebsstrom für die Bahn liefert. Im Erdgeschoß des Kraftwerks stehen die Maschinen (2 Dampfturbinen von je 3600 PS, 2 stehende Dampfmaschinen von je 1600 PS und 2 stehende Dampfmaschinen von je 900 PS) zusammen sind rund 12.000 PS und rund 9.000 KW installiert. Die Kessel befinden sich im Obergeschoß des Kraftwerkes. Eine Kohlenförderanlage führt unmittelbar zur Lade- stelle am Landwehrkanal. Die Herren stiegen dann auf den Bahnviadukt, um das Gleisdreieck und die Stellwerkanlagen zu besichtigen. Hier berühren sich die drei Betriebslinien : Westen - Stadt, Westen - Ost und Osten - Stadt. Alle Kreuzungen sind schienenfrei angelegt. Das Gleisdreieck wird demnächst aufgelöst und an seine Stelle tritt ein Kreuzungsbahnhof zweier unabhängiger Bahnen, nämlich der Linien Westen - Stadt und der Linien Westen - Ost. Man fuhr dann mit Wagen längs dem Viadukt der Hochbahn bis zum Hochbahnhof Mollendorffplatz. Hier wurde der Anschluß der Schöneberger Untergrundbahn, die mit der Hochbahn in Betriebs- und Tarifgemeinschaft steht, besichtigt. Weiter wurde dann der Untergrundbahnhof Wittenbergplatz in Augenschein genommen, der zur Zeit zu einem unter-

irdischen Centralbahnhof mit 5 Gleisen und drei Bahnsteigen umgebaut wird. Hier werden die Linien nach Wilmersdorf und Dahlem einerseits und nach dem Kurfürstendamm andererseits abzweigen. Auch die Auflösungslinie des Gleisdreiecks, die durch die Kurfürstenstraße und über den Mollendorffplatz geht, mündet hier ein. Alsdann wurde der Untergrundbahnhof Bismarkstraße, wo die Aufschließungsbahn nach Westend abzweigt, besichtigt. Die zwei Stammgleise führen nach dem Wilhelmplatz, die zwei Seitengleise nach dem neuen Stadtteil Neu - Westend. Die etwa 3 Kilometer lange Bahn nach Westend wird vorwiegend mit Pendelzügen betrieben, die in unmittelbarem Anschluß an die Stammbahnzüge verkehren. Das Umsteigen geschieht ohne Bahnsteigwechsel. Die Fahrt ging dann oberirdisch durch die verbreiterte Bismarkstraße (unter dem Namen Döberitzer Heerstraße bekannt) bis zum Bahnhof Reichskanzlerplatz. Die Bismarkstraße früher von nur mäßiger Breite, ist in den Jahren 1905 und 1906 auf 50 m verbreitert worden. Sie bildet die unmittelbare Verlängerung der Straße „ Unter den Linden“ und der Char'ottenburger Chaussee und ist bis zur Havel und dem Truppenlager in Döberitz verlängert worden. Die Besichtigung endete auf dem Reichskanzlerplatz (wo auch die Westendlinie endigt.) Hier wird sich die Verlängerung der Bahn nach dem neuen Betriebsbahnhof der Hochbahn anschließen, die in absehbarer Zeit eine Verlängerung nach Spandau erhalten wird. Von hieraus erfolgte die Rückfahrt zum Hotel. Die Herren waren von dem Gesehenen sehr befriedigt und hoffen, die in Berlin gewonnenen Erfahrungen für das Projekt der Wiener Untergrundbahn verwerten zu können.

Ernennungen. Der Stadtrat hat nach einem Berichte des VB. Hoß ernannt : Im Bau- und Maschinentechnischen Hilfsstatus Franz Eohl, Ludwig Horn, Matthäus Paßegger und Anton Karner zu Bauaufsichts-Oberrevidenten, Richard Bauer, Leopold Widy, Rudolf Hanauka und Karl Metz zu Bauaufsichts-Revidenten, August Giger, Franz Liebisch, Arnold Thetter und Moritz Englinger zu Bauaufsichts-Offizialen, Otto Seidel zum Bauaufsichts-Assistenten; im Hilfsstatus für Architektur Alois Wahl zum Architekten erster Klasse in der fünften Rangklasse, Josef Ludwig und Gustav Schwager zu Architekten 2. Klasse in der sechsten Rangklasse; den provisorischen Akzessisten des Zentral Wahl- und Steuerkatasters Franz Hintermayr, Ferdinand Landskron, Josef Berger, Ferdinand Müllner, Karl Schubert, Franz Koller und Oskar Pannagl wurde das Definitivum verliehen; der Kandidat 2. Klasse Franz Henneberg war-

de zum provisorischen Akzessisten des Zentral Wahl- und Steuerkatasters ernannt; die provisorischen Bezirks - Wahlkataster- 2. Bezugsklasse Beamten Theodor Stumpfe und Franz Fasol wurden befördert. Nach einem Berichte des StR. Dr. Haas wurden der städt. Oberarzt in der sechsten Rangklasse Dr. Hans Bichler zum städt. Oberarzt in der 5. Rangklasse befördert; mit der Besorgung der Armenbehandlung und Totenbeschau im 21. Bezirk wurde Dr. Josef Paur als supplirender städt. Arzt bestellt. In Stände der Revisoren für die städt. Kranken- und Unfallversicherung wurden die Krankenrevisoren Josef Neuberger, Maximilian Martinke, Wilhelm Martinetz und Karl Kreß in die 7. Rangklasse befördert.