

Die Frage der Elektrifizierung der Stadtbahn.

Von Sektionschef a. D. Franz H. v. Berger,
Ehrendoktor der technischen Wissenschaften.

Wien gehört wohl zu den letzten Großstädten, die zur Befriedigung des lokalen Verkehrs in den Besitz einer Stadtbahn gelangt. Eigentlich wäre es besser gewesen, wenn sich der Bau der Wiener Stadtbahn noch um einige Jahre verzögert hätte und die anderweitigen Erfahrungen und die Fortschritte der Technik hätten verwertet werden können. Ich bin damals der Einführung des elektrischen Betriebes mehr zugeneigt gewesen, konnte aber gegen die tonangebenden Sachleute des Verkehrswesens, die auf dem Standpunkte standen, daß man einen großen Massenverkehr, wie er in einer Großstadt vorkommt, nur mit einer Dampfvolkbahn bewältigen könne, nicht durchdringen. Man rechnete, daß mit einer solchen Volkbahn in einem Zuge 900 Personen befördert werden können, daß man also bei einem raschen Verkehr von je drei Minuten in einer Stunde zusammen 18.000 Personen zu befördern in der Lage sei, was bei elektrischem Verkehr nicht zu erreichen sei.

Bessere Annahme erwies sich nicht als zutreffend. Denn der Gemeinde Wien ist es bei einem zweckmäßigen Betrieb ihrer Straßenbahn, ohne Besitz eines vollständig abgeschlossenen Bahnkörpers, nach verhältnismäßig kurzer Zeit im Jahre 1908 beim Kriegs-

hoisverkehr zu Allerheiligen gelungen, nach einer Richtung 27.000 Personen in einer Stunde klaglos zu befördern. Diese Ziffer hat sich seither im Jahre 1906 auf 29.000 und im Jahre 1907 sogar auf 30.000 erhöht.

Die Vorteile des elektrischen Betriebes sind der Stadt bisher vorenthalten geblieben. Die Bewohner haben dagegen unter den Nachteilen des Volkbahnbetriebes zu leiden, ohne daß die Verkehrsbedürfnisse halbwegs befriedigt werden. Gründlich ausgearbeitete Projekte für eine elektrische Schnellbahn liegen nun vor, und gewiß sind wir schon mitten im Bau, wenn nicht die heutigen außerordentlichen Verhältnisse eingetreten wären. Nach diesen Projekten soll der Schnellverkehr bis in das Zentrum der Stadt geführt werden, was bisher nicht der Fall war — ein Mangel, der heute selbst bei der Straßenbahn, am ärgsten aber bei der Stadtbahn besteht.

Es ist daher begreiflich, daß der Herr Bürgermeister Dr. Weisskirchner schon heute die Frage der Errichtung einer Stadtschnellbahn auf die Tagesordnung stellt. Bei seiner oft bewährten Tatkraft ist zu hoffen, daß die Frage einer endlichen günstigen Lösung in absehbarer Zeit zugeführt werden wird.

Untergrundbahn und Stadtbahn.

Aus einer Unterredung mit dem Geheimen Baurat Kemmann, Berlin.

Einer unserer Berliner Mitarbeiter hatte Gelegenheit, mit dem Geheimen Baurat Kemmann, einem der gründlichsten Kenner des Untergrundbahnbaues, über das Projekt der Wiener Untergrundbahn und die Elektrifizierung der Stadtbahn zu sprechen. Baurat Kemmann hat im Jahre 1911 ein Gutachten über die Elektrifizierung der Wiener Stadtbahn und über den Bau einer Untergrundbahn in Wien abgegeben. Er sagt unter anderm folgendes:

„Es interessiert mich, zu hören, was man an einer Verwirklichung dieser Pläne geschritten werden soll. Man muß schon sagen: die Wiener haben Mut! Hier, bei uns, liegt jetzt im Kriege alles brach; bei dem Bau der beiden Nord- und Südbahnen, wie auch bei den Erweiterungen der Großbahn. Es fehlt eben an allem: an Eisen, an Dichtungsmaterial, an Zement. Ich bin gespannt, wie Sie das in Oesterreich bewerkstelligen werden! Die Bodenbeschaffenheit wird in Wien keine zu großen Schwierigkeiten machen, dafür aber das Katakombenreich in der Innere Stadt. Das ist kein leichtes Problem. Auch die Steigung zur Westbahn wird keinerlei Komplikationen ergeben. Wenn, wie ich annehme, an dem ursprünglichen Musil'schen Plan festgehalten werden soll, so ginge die Linie vom Praterstern unter dem Donaukanal durch, als Unterpflasterbahn die Innere Stadt kreuzend, dann nach Mariahilf hinaus. Bei der weiteren Verzweigung der Linie wäre der Karlsplatz eine schwierigere Frage, da sich dort Westbahnlinie, West-, Ost- und Ringlinie kreuzen und die Lösung der Bahnhoffrage nicht einfach ist.“

Ueber die Bauausführung befragt, ob es erspriechlicher sei, eine solche Arbeit vom Staat, von der Gemeinde oder von einer Privatgesellschaft durchführen zu lassen, sagt Baurat Kemmann: „Wenn es Privatleute gibt, die ihr Geld auf diese Art anlegen wollen, dann soll man sie ruhig gewähren lassen. Allerdings kann bei solchen Unternehmungen kein Reichthum gesammelt werden. Sechs Prozent Dividende sind schon eine Ausnahme. Ist die Gemeinde Besitzerin, so ist sie nicht auf eine Ueberschusswirtschaft angewiesen; sie ist in der Lage, ein etwaiges Defizit durch Steuern oder Steuerzuschläge hereinzubringen, was allerdings, gar nach dem Kriege, ein vernünftiges Gemeinwesen möglichst vermeiden sollte. Eine Erhöhung der Jahrespriese ist unter den jetzigen Verhältnissen ein unumgängliches Aus Hilfsmittel. Eine Schädigung der Straßenbahn durch die Konkurrenz der Schnellbahnen ist auf die Dauer nicht zu fürchten. Das hat sich auch in Berlin gezeigt. Baurat Kemmann hat für die Elektrifizierung der Stadtbahn und für den Bau einer Untergrundbahn eine Periode von sechs Jahren angenommen.“

Zum Schlusse sprach Baurat Kemmann von der Wiener Stadtbahn und sagte: „Die Wiener Stadtbahn! Als Bahn musterhaft ausgeführt! Nur ist sie nicht wegen des Verkehrs erbaut. Sie führt gewissermaßen um den Verkehr herum! Nicht nur an der Wiener Technik gilt sie als Schulbeispiel dafür, wie eine Bahn nicht geführt werden soll. Trotzdem soll man sie elektrifizieren. Selbst wenn es nur geschähe, um sie von dem „unsauberen Atem“ zu befreien. Durch die Elektrifizierung wird natürlich auch die Betriebsführung verbessert und die Leistungsfähigkeit gesteigert. Der Uebergang vom

Dampfbetrieb zum elektrischen bereitet keine besonderen Schwierigkeiten. Auch in London hat sich dieser Uebergang ohne Schwierigkeit durchführen lassen. Durch die Verbindung mit zweckmäßig geführten Untergrundbahnen wird die Wiener Stadtbahn sehr gewinnen. Wenn sie bisher mehr der Pflege des Naturraums der Wiener gedient hat, so kann sie im Zusammenhang mit den neuen elektrischen Schnellbahnen doch auch noch für die arbeitende Bevölkerung eine größere Bedeutung erlangen. Zum Beispiel beim Westbahnhof, wo seinerzeit eine Verschmelzung von Untergrundbahn und Stadtbahn durch unmittelbare Geleiseverbindung geplant war. Ich erinnere mich, daß vor dem Kriege die Franzosen die Ausführung der Schnellbahnen zu günstigen Bedingungen angeboten haben. Man griff nicht zu, und als sie zum zweitenmal einen Antrag stellten, waren die Bedingungen wesentlich ungünstiger geworden.“