

## Zur Frage der Elektrifizierung der Wiener Stadtbahn.

Von Hofrat Professor Karl Hochenegg,  
Mitglied des Herrenhauses.

(Schluß.)

Gegenüber allen andern neu zu schaffenden Verkehrsanlagen, besonders gegenüber den seit langem geplanten Untergrund-schnellbahnen, haben sowohl die Linien der Stadtbahn wie jene der Verbindungs-

bahn den großen Vorteil, daß sie bereits gebaut sind und daß zu ihrer zweckentsprechenden Verwendung nur mehr die erforderliche elektrische Ausrüstung zu beschaffen wäre, die einerseits in kurzer Zeit fertiggestellt werden könnte, andererseits trotz der voraussichtlich noch längere Zeit gültigen hohen Preise keinen allzu hohen Geldaufwand erfordern würde.

Jedenfalls wären die gegenüber den Friedenspreisen erforderlichen Mehrkosten nicht so bedeutend, daß sie bei den großen Vorteilen, die durch baldigste Einführung des elektrischen Betriebes erzielbar wären, gescheut werden müßten. Ganz anders liegen die Verhältnisse bezüglich der neu zu schaffenden Untergrundschnellbahnlinien.

Diese müßten erst gebaut werden, wozu mindestens vier bis fünf Baujahre erforderlich wären. Um sie auszuführen, wäre Baumaterial, wie Zement, Ziegel, Eisen und dergleichen, in großer Menge erforderlich, an dem an und für sich empfindlicher Mangel herrscht und das für die sonstige Bautätigkeit und vor allem für die Wiederaufrichtung der zerstörten Baulichkeiten in allererster Linie verwendet werden sollte und diesen nicht entzogen werden darf; es wären Fuhrwerke in großer Zahl nötig, deren Beanspruchung aber noch lange nicht beschafft werden kann; es würden zahllose Bautechniker benötigt werden, die aber auch anderwärts dringend gebraucht werden dürften; kurzum, es wäre höchst unzeitgemäß, gerade unmittelbar nach dem Kriege an die Errichtung dieser schwierigen Bauten zu schreiten, ganz abgesehen davon, daß der Kostenaufwand ganz außerordentlich erhöht werden würde. Hiegegen spricht auch noch der Umstand, daß die Anlage und Linienführung der neuen Untergrundschnellbahnen, deren Ausführung ja bei dem immer aufs neue wachsenden Verkehrsbedürfnisse keineswegs gänzlich fallengelassen, sondern nur auf einige Jahre verschoben werden kann, durch die Ausnützung des bereits bestehenden sehr ansehnlichen, für Schnellbahnzwecke verwendbaren Bahnnetzes der Stadtbahn und der Verbindungsbahn, sowie durch dessen naturgemäße Ausgestaltung zweifellos in sehr erheblichem Maße beeinflusst werden wird und erst richtig geplant werden kann, wenn dieses vorhandene Bahnnetz zur vollen Geltung gebracht wurde und dessen Einfluß auf die Entwicklung des Verkehrs in Wien an den tatsächlich sich ergebenden Verhältnissen beobachtet worden ist.

Man muß nur bedenken, daß ein Bahnnetz von rund 100 Kilometer Betriebslänge in verhältnismäßig kurzer Zeit in den Dienst des innerstädtischen Verkehrs gestellt werden kann, denn nicht allein die Stadtbahn mit rund 40 Kilometer Betriebslänge, sondern auch deren Fortsetzungen, und zwar auf der Lokaltrecke der Westbahn, etwa bis Neulengbach und auf jener der Franz-Josefs-Bahn etwa bis Kriehendorf mit zusammen 41 Kilometer Betriebslänge, sowie endlich auch die ganze Verbindungsbahn mit einer gesamten Betriebslänge von rund 18 Kilometer könnten, sobald die Industrie wieder für Kulturarbeit verfügbar ist, sofort mit elektrischem Betriebe versehen werden. Dieses gewaltige Bahnnetz würde naturgemäß an einzelnen Stellen eine Ausgestaltung erfahren, wofür etwa 20 Kilometer erforderlich werden können, so daß insgesamt ein Netz von ungefähr 120 Kilometer Betriebslänge dem städtischen Schnellverkehr erschlossen würde, ein Netz, welches an Ausdehnung fast halb so groß als das gesamte Wiener Straßenbahnnetz und fast fünfmal so lang als die Betriebslänge der Berliner Hoch- und Untergrundbahn wäre. Aus diesen Vergleichszahlen kann man die Bedeutung dieses Netzes für die Entwicklung Wiens erkennen.

Die Frage der technischen Durchführung des elektrischen Betriebes dieser Linien wurde in der im Jahre 1910, also vor fast acht Jahren, veranstalteten Stadtbahnenquete und seither bei weiterer Verarbeitung der damals gewonnenen Erkenntnisse soweit geklärt, daß ohne weiteres an die Ausführung geschritten werden könnte. Anders steht es leider mit der Frage, durch wen die Einführung des elektrischen Betriebes und die seinerzeitige Betriebsführung besorgt, ob dies vom Staate oder von der Gemeinde Wien übernommen werden soll.

16. I. 1918

Bei der großen Bedeutung, die eine möglichst baldige und großzügige Verwertung des in Frage stehenden Liniennetzes für die Entwicklung Wiens hätte, strebt die Gemeinde Wien begreiflicherweise die Durchführung des elektrischen Betriebes trotz der damit verbundenen großen Verantwortung und des finanziellen Risikos selbst an; der wichtigste Teil der Umwandlung auf elektrischen Betrieb, nämlich die Strombeschaffung, wurde ihr bereits im Jahre 1902 durch den damaligen Eisenbahnminister zugesichert und könnte durch die sehr leistungsfähigen städtischen Elektrizitätswerke aus deren Kraftwerken in Ebenfurt und Simmering, eventuell mit Unterstützung durch Wasserkraftanlagen, klaglos besorgt werden.

Auch bezüglich der sonstigen technischen Durchführung des elektrischen Betriebes sowie bezüglich der Organisation der Betriebsführung steht der Gemeinde Wien ein erprobter Stab bestausgebildeter und erfahrener Ingenieure zur Verfügung, der zuverlässige Gewähr für tadellose Ausführung und Betriebsführung bieten könnte.

Durch Vereinigung aller städtischen Verkehrsmittel in der Hand der Gemeinde wäre den Interessen der Wiener Bevölkerung und dem Aufblühen Wiens am besten gedient, denn durch Einräumung eines Uebergangsverkehrs von einem zum andern Verkehrsmittel könnte eine große Vereinfachung und Verbilligung des Verkehrs geboten werden, und es würden von selbst alle Hemmnisse schwinden, die bisher der Entwicklung einzelner Verkehrsmittel zur Vermeidung einer vermeintlichen Schädigung der andern entgegengesetzt wurden.

Naturgemäß legt aber auch der Staat auf die weitere Betriebsführung der Stadtbahn, wie der Verbindungsbahn besonderen Wert, da deren Linien als Zwischenglieder der von Wien ausgehenden Vollbahnlinien für diese große Bedeutung besitzen.

Da aber der Verkehr von Dampfzügen auf den mit elektrischer Ausrüstung versehenen und im übrigen elektrisch betriebenen Linien gar keinen technischen Hindernissen begegnet und an zahllosen Bahnen, darunter zum Beispiel auch in Hamburg, durch vieljährigen Betrieb erprobt ist, da ferner der sogenannte Beageverkehr im Eisenbahnwesen gang und gäbe ist und für denselben zahllose bewährte Muster vorliegen, kann die Hoffnung ausgesprochen werden, daß auch hier eine Einigung zu finden sein wird, denn wo ein Wille herrscht, ist auch ein Weg zu finden, und in dieser für die fernere Entwicklung Wiens so außerordentlich wichtigen Frage wird doch hoffentlich der Wille nicht fehlen, eine Lösung zu finden.