

Militärischer Unterhaltsbeitrag. Nach dem Gesetze vom 21. Juni 1908 steht den Angehörigen der zu einer Waffen- (Dienst-) Übung Einberufenen, insofern deren Erhaltung von dem Arbeitseinkommen des Einberufenen abhängt, ein Anspruch auf einen Unterhaltsbeitrag aus Staatsmitteln zu, ~~§ 1/2/3/4~~ wenn 1.) der Ringerückte österr. reichischer Staatsangehöriger ist, dem Mannschaftsstande des Heeres, der Kriegsmarine oder der österreichischen Landwehr angehört, und 2.) die unterstützungsbedürftigen Angehörigen im Inlande wohnen. Als Angehörige kommen in Betracht: Die Ehefrau, eheliche und uneheliche Kinder, Geschwister, Eltern und Großeltern. Der Anspruch kann nur von dem Einberufenen geltend gemacht werden. Im Interesse einer zeitgerechten Flüssigmachung des Unterhaltsbeitrages erscheint es notwendig, die mündliche oder schriftliche Anmeldung sofort nach Erhalt der Einberufungskarte bei der politischen Behörde des Wohnortes (in Wien bei dem magistratischen Bezirksamte) geltend zu machen und gleichzeitig der Anpruchsmeldung nebst dem Anmeldeformular die Einberufungskarte, den Militär- (Landwehr-) pass, die Familiendokumente, die Bescheinigung der Krankenkasse über die Einweisung in eine Lohnklasse, bezw. die Bestätigung des Dienst- (Arbeits-) gebers über den Fortbezug oder Entfall des Lohnes beizubringen.

Gegen die unversicherten Hutnadeln. Vom GR. Dr. Klotzberg erhalten wir folgende Mitteilung: Endlich hat sich die Direktion der Städtischen Straßenbahnen entschlossen in den städt. Straßenbahnwagen zu affizieren „Auf den Wagen der städt. Straßenbahnen ist es verboten, vorstehende Hutnadeln unversichert zu tragen“. Damit nun Damen, welche unversicherte Hutnadeln tragen, von der Fahrt nicht ausgeschlossen werden, würde es sich empfehlen, daß Konduktoren solchen Damen Huteschützer zum Verkaufe etwa um 10 h per Stück sofort anbieten können.

Zwanzig Jahre Verkehrsanlagen-Kommission. In der letzten Nummer der Zeitschrift des ~~Verkehrs-~~ Österr. Ingenieur- und Architekten-Vereines befindet sich ein Artikel mit der Unterschrift „Ein Irrtum am Werke“ betitelt. Zum 18. Juli 1912. In diesem Artikel heißt es: Auf dieses Datum fällt ein für die Stadt Wien bedeutsamer Gedenktag: sind es doch an diesem Tage 20 Jahre, daß das Gesetz vom 18. Juli 1892, R.G.B. Nr. 109, betreffend die Ausführung öffentlicher Verkehrsanlagen in Wien, die Allerhöchste Sanktion erhielt. Es ist gewiß berechtigt, an diesem Tage nachdenkliche Rückschau zu halten und sich klar zu machen, mit welchem Gelingen die damals eingesetzte Kommission für Verkehrsanlagen in Wien die ihr zur Ausführung überwiesenen Arbeiten

zur Vollendung gebracht hat und welche Erfolge dieses Werkes abgeschlossen waren. Da muß nun zunächst festgestellt werden, daß die in ihren Grundlagen so vielfach bestrittene Wienflußregulierung und die mit ihr zusammenhängende Anlage von Sammelkanälen auf beiden Ufern des genannten Flusses trotz der vielfachen Behinderung durch Hochwasser und sonstige widrige Ereignisse programmgemäß fertiggestellt worden ist und in mancher Beziehung sogar eine Erweiterung (namentlich bezüglich der Länge der eingewölbtten Strecken) erfahren hat. Heute wird allgemein anerkannt, daß dieses Werk, welches selbst während seiner Durchführung noch mancherlei Schwierigkeiten bereitet worden, wohl gelungen ist und seinen Zwecken vollkommen entspricht. Die sanitären Uebelstände am Wienflusse sind behoben, der gebändigte Fluß führt seine Hochfluten ohne Gefährdung in regelmäßigem Laufe ruhig ab. Es ist damit ein Werk geschaffen worden, das seinen Meister lobt. Gleiches gilt von den Hauptsammelkanälen beiderseits des Donaukanals. Sie wurden programmgemäß fertiggestellt, der am rechten Donaukanalufer gelegene sogar um 1000 m verlängert, wobei die hierfür erforderlichen Mehrkosten aus den Reparaturen bestritten wurden. Seit September 1894 funktioniert der linksseitige, seit Juli 1904 der rechtsseitige Hauptsammelkanal vollkommen tadellos. Der wohl gelungenen technischen Ausführung gesellte sich bei diesem Werke auch eine erfolgreiche finanzielle Gebahrung, so daß trotz der geleisteten Mehrarbeiten noch eine nicht unbedeutende Ersparnis gegenüber den veranschlagten Kosten erzielt wurde. Weniger befriedigend ist das Bild, welches die Wiener Stadtbahn darbietet. Mit mancherlei Abweichungen ~~und~~ von ursprünglichen Programme als eine von baulichen Standpunkte genommen gewiß sehr hochstehende und beachtenswerte Anlage mit zahlreichen modernen Einrichtungen zur Ausführung gelangt, ermangelt sie gänzlich des materiellen Erfolges und ist mit ihrem chronischen Betriebsabgang ein wahres Schmerzenskind der Eisenbahnverwaltung. Es wird dieserseits allgemein anerkannt, daß ihre Frassenführung für eine Stadtbahn als solche eine gänzlich verfehlt ist, daß nur ein Teil ihrer Linien für diesen Zweck geeignet erscheint, daß auch die Art ihrer Betriebsführung nicht allen Anforderungen, die man an Stadtbahnen zu stellen berechtigt ist, entspricht und daß sie namentlich daran krankt, daß ihre Betriebskraft noch immer der mit so vielen Unannehmlichkeiten verbundene Dampf ist. So folgen sich denn seit Jahren Vorschläge und Anregungen zu gründlicher Sanierung dieser Verhältnisse, auch eine amtliche Enquete hat gewagt, doch schreibt die Angelegenheit nur äußerst langsam vor. Man erhoffte eine Beschleunigung von der Verknüpfung der Sache mit der Frage der Schaffung der Untergrundbahnen, aber auch hierin ist ein wirklicher Fortschritt bisher noch nicht zu verzeichnen. Ein noch schlimmeres Geschick

hat jedoch die Umwandlung des Donaukanals in einen Handels- und Winterhafen getroffen. Nachdem die auch im Auslande als geradezu technisch meisterhaft durchgeführte Absperrvorrichtung und Schleusenanlage in Rásdorf, der Ausbau der Kai- und Stützmauern in den in Aussicht genommenen Uferstrecken sowie das Wehr und die Schleuse der Staustufe Kaiserbad fertiggestellt waren, wurden die weiteren Arbeiten einfach eingestellt. Hierüber enthält der letzte und bisher zugängliche Bericht der Kommission für Verkehrsanlagen für 1910 die lakonische Mitteilung: „Das Projekt ~~der~~ für die dritte Staustufe im Wiener Donaukanal ist fertiggestellt. Die weitere Verfolgung dieses Projektes sowie die Projektierungsarbeiten für die 4. Staustufe wurden im Sinne des Beschlusses der Kommission für Verkehrsanlagen vom 27. Juni 1910 vorläufig sistiert und wird das mit diesen Arbeiten beschäftigt gewesene Personal anderweitig verwendet.“ Das heißt mit klaren Worten: Man läßt die halbvollendete Arbeit liegen, ohne sie zum Abschluß zu bringen. Es erscheint kaum verständlich, daß von keiner Seite hierauf irgendwie reagiert worden ist. Weder in irgend einem der hieran interessierten autonomen Vertretungskörper ist diese Angelegenheit zur Sprache gekommen, noch hat die Öffentlichkeit ihr ein Augenmerk zugewendet. Und doch ist sie von großer wirtschaftlicher Bedeutung; sind doch in dem bisher zur Ausführung gekommenen Teile der Anlage bis Ende 1910 insgesamt K 21.160.979,39 investiert worden, die völlig brach liegend, wenn das Werk nicht fertiggestellt und nicht dem beabsichtigten Zwecke dienstbar gemacht werden kann. Wir Ingenieure können darum den Gedenktag des 18. Juli nicht vorbeigehen lassen, ohne dringlichst auf die unbedingte Notwendigkeit der Fertigstellung der Umwandlung des Donaukanals in einen Handels- und Winterhafen durch den baldigen Ausbau der dritten und vierten Staustufe desselben hinzuweisen. Die hierfür erforderlichen finanziellen Mittel müssen unter allen Umständen beschafft werden, weil sonst die bisherigen Aufwendungen direkt verschwendet wären. Aus dem Kreise der Ingenieure, welche seinerzeit zur Durchführung der großen Bauten der Wiener Verkehrsanlagen berufen wurden, hatte der unerbittliche Tod schon manche Beute sich geholt. Wir nennen hier nur die Namen v. Bischoff, Kohl und Haussig, ein großer Teil der übrigen erfreut sich schon der wohlverdienten Muße des Ruhestandes, dem Reste sind neue Aufgaben erwachsen. Die Lebenden alle werden am 18. Juli gerne der schönen und anregenden Arbeiten gedenken, die ihnen aus der Errichtung der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien erwachsen sind; sie alle aber werden sich auch in dem Wunsche vereinigen, daß diejenigen Teile der großen Anlagen, welchen bisher volles Gelingen und völlige Fertigstellung versagt blieben, zum Ruhme der Technikerschaft und zum Wohle der

Allgemeinheit eine glückliche und erfolgreiche Ausgestaltung baldigst erfahren mögen.

Aus dem Rathause. Der Stadtrat tritt in der kommenden Woche am Donnerstag 10 Uhr vormittags und 4 Uhr nachmittags und am Freitag 10 Uhr vormittags zu Sitzungen zusammen. - Am Dienstag, den 23. d.M. 9 Uhr vormittags wird der neugewählte Bezirksvorsteher des Bezirkes Leopoldstadt Leopold Blasel die Geschäfte der Bezirksvorsteherung übernehmen.

Öffentliche Straßenbauten. Das Stadtbauamt beginnt anfangs der nächsten Woche an größeren Straßenbauten den Kanalbau in der Innocentig- und Hagenberggasse im 15. Bezirk und die Pflasterungen in der Blechturm- und am Wiednergürtel sowie in der Labrecht- und Rubensgasse im 4. Bezirk ferner auf dem Wildpretmarkt im 1. Bezirk

Gartenanlagen. Der Stadtrat genehmigte den von StR. Mach vorgelegten Entwurf der Herstellung einer Gartenanlage vor der Trinkkaserne im 12. Bezirk und für die Anlage einer Baumpflanzung in der Hohenbergstraße mit den Kosten von K 34.422 wovon K 12218 auf die gärtnerischen Arbeiten, ~~und~~ K 204 auf die bautechnische Herstellung und der Rest für die Aufstellung von Spritze-Hydranten entfallen.

Subvention. Der Stadtrat hat nach einem Berichte des VB. HoB dem Ruderverband „Alte Donau“ für eine am 15. September d.J. abzuhaltende Regatta einen Ehrenpreis von 100 K bewilligt.

Straßenbenennung. Der Stadtrat hat nach einem Berichte des StR. Baron den zwischen den Häusern 33 und 35 der Kobenzlgasse im 19. Bezirk abgewinkelten Weg mit „Oberer Reisenbergweg“ und den von diesem Wege abgewinkelten in die Weinberge führenden Weg mit „Unterer Reisenbergweg“ benannt.

Neue Bürger. Der gemeinderätliche Ausschuss für die Verleihung des Heimats- und Bürgerrechtes hat in seiner letzten Sitzung nachstehenden Herren das Bürgerrecht der Stadt Wien verliehen: Johann Prohlik, Schuhmacher, 4. Bezirk; Johann Strohmayer, Tapezierer, 5. Bezirk (Berichterstatte GR. Breuer); Anton Janda, Goldschmied; Wilhelm Sachs, Baumeister, 7. Bezirk (Berichterstatte GR. Pichler); Franz Buchelhofer, Kleinfuhrwerksbesitzer; Philipp Haakenberg, Gärtner, 11. Bezirk (Berichterstatte GR. Kurz). - In derselben Sitzung wurde einer größeren Anzahl von Personen die Zuständigkeit, bezw. die Zusicherung der Aufnahme in den Wiener Heimatverband verliehen.