

Nachträgliche Aufnahme in das Wählerverzeichnis. Die Aufnahme der Wähler für die Wahlen am 21. Oktober ist nunmehr in den meisten Bezirken beendet. Bei der Durchsicht der eingesammelten Wähleranlegeblätter hat der Magistrat feststellen müssen, dass sehr häufig leere oder höchst mangelhaft ausgefüllte Wähleranlegeblätter abgegeben wurden und viele Personen es unterlassen haben, ihre Wahlberechtigung durch Dokumente nachzuweisen. Der Magistrat ist aber nicht imstande, die Wahlberechtigung dieser Personen auf Grund amtlicher Behelfe in der kurzen verfügbaren Zeit sicherzustellen. Um aber diesen Personen nochmals die Möglichkeit zu bieten, in die Wählerliste aufgenommen zu werden, wurde dafür vorgesorgt, dass bei den magistratischen Bezirksämtern und im Neuen Wiener Rathaus bei der Magistratsabteilung 49 in der Zeit von Montag den 27. August bis einschliesslich Montag, den 3. September die Wähleranlegeblätter abgegeben werden können.

Der Wiener Magistrat fordert daher im Interesse einer lückenlosen Wähleraufnahme alle Personen, die ihr Wähleranlegeblatt noch nicht ausgefüllt haben, dies zu tun und die ausgefüllten Anlageblätter an die oben bezeichneten Stellen einzusenden. An diesen Stellen können auch die erforderlichen Drucksorten behoben und sofort ausgefüllt werden. Am besten erfolgt die Abgabe der Wähleranlegeblätter bei dem Bezirksamte des Wohnortes.

Personen, die im Wählerverzeichnis des Jahres 1920 nicht oder wenigstens nicht unter ihrem gegenwärtigen Wohnorte eingetragen waren, werden ausdrücklich aufmerksam gemacht, dass sie ihre Wahlberechtigung durch Dokumente nachzuweisen haben.

Da vielen Personen vielleicht nicht bekannt sein dürfte, ob sie im Wählerverzeichnis 1920 eingetragen waren, so wird es sich empfehlen, vorsichtshalber immer die erforderlichen Dokumente, wie Meldezettel, Heimatschein, Optionsdekret oder eine andere amtliche Urkunde, aus der Alter und Bundesbürgerschaft zu ersehen ist, mitzunehmen und sie bei der Abgabe des Wähleranlegeblattes vorzuweisen.

Die Wähleranlegeblätter können bei den vorgenannten Stellen täglich von 8 bis 2 Uhr und von 4 bis 7 Uhr, am Sonntag, den 2. September, jedoch von 4 bis 12 Uhr abgegeben werden.

Bahnhofsverkehr. Vom Sonntag den 26. d. an wird die Bahnhofrundlinie auch an Werktagen in beiden Fahrtrichtungen wieder normal geführt.

Grüsse der Wiener Philharmoniker. Bürgermeister Reumann hat heute eine Karte aus Rio de Janeiro erhalten, die folgenden Vermerk trägt: Die Wiener Philharmoniker senden ihrer Vaterstadt und dem Oberhaupt, dem Herrn Bürgermeister Reumann die besten Grüsse von ihrer Konzertreise. Die Karte ist von sämtlichen Reisetheilnehmern unterfertigt.

Keine Stadtsenatssitzung. In der kommenden Woche entfällt die Sitzung des Stadtsenates.

Fall der Sprechstunde. Am Montag entfällt wegen dienstlicher Verhinderung die Sprechstunde bei dem amtsführenden Stadtrat für die städtischen Unternehmungen, Vizebürgermeister Emmerling.

Gemeindearbeiten und Rückgang der Arbeitslosigkeit. Infolge der kommunalen Arbeiten ist, wie die Kammer für Arbeiter und Angestellte mitteilt, eine Reihe von Arbeiterschichten voll beschäftigt. So waren im Februar noch 884 Anstreicher arbeitslos, während seit ungefähr vier Wochen ein Mangel an Anstreichern besteht. Von den Malern waren ungefähr 400 arbeitslos, sie sind jetzt meist bei der Schulhausausbesserung beschäftigt und wird auch hier Mangel an Arbeitern verzeichnet. Von den Maurern sind gegenwärtig alle beschäftigt, was fast ausschliesslich auf die Wohnbautätigkeit der Gemeinde zurückzuführen ist. Unter den Maurergehilfen sind auch Westungarn, während die tschechischen und süd-slawischen Maurer nicht mehr nach Wien kommen. Selbstverständlich schafft die Gemeinde auch für eine grosse Zahl von anderen Arbeitergruppen durch ihr grosses Bauprogramm und die bekannten Investitionen Arbeit und damit Verdienst.

Wiener Lehrlinge in Erholungsheimen. Gestern sind dreihundert Lehrlinge in das Erholungsheim nach Wieselburg an der Erlauf gebracht worden. Die nächste Gruppe wird am 7. September in diesen Heim aufgenommen. Die ärztlichen Untersuchungen für diese Gruppe sind am Dienstag in Wien VI. Königsegggasse 10 in der Zeit von 8 bis 9 Uhr vormittags.

Die Wiener Kleingarten-, Siedlungs- und Wohnungsausstellung. Am 2. September wird diese Ausstellung eröffnet werden. Infolge der zahlreichen Anmeldungen wird sie einen ungemein grossen Umfang annehmen. Im Arkadenhof des Rathauses werden ungefähr 150 Schrebergartenvereine kollektiv Gemüsegruppen ausstellen. In den Käfigen unter den Arkaden werden rund vierhundert erstklassige Kleintiere, darunter solche, von denen in Europa nur wenige Exemplare existieren, zu sehen sein. Auch die Blumenausstellung verspricht besonders sehenswert zu werden. Mehr als 200 Kleingärtner werden Obst ausstellen. In der Volkshalle wird die Bienenzucht zusehen sein und im Festsaal hat das Siedlungsamt, das Wohnungsamt und die Kleingartenstelle Pläne und Bilder ausgestellt. Die Gesäbe zeigt an der Hand von Modellen ihre Korbhäuser und der Verband der Siedler und Kleingärtner hat das zahlreiche Plan- und Bildermaterial der Genossenschaften gesammelt und ausgestellt. Was im Festsaal des Rathauses mit Plänen, Bildern und Modellen gezeigt wird, ist am Rathausplatz in naturgetreuer Ausführung gebaut worden. Im Rathauspark wird eine Regenanlage aufgestellt. Das Ausstellungskomitee hat den Eintrittspreis mit 3000 Kronen für Erwachsene und mit 1000 Kronen für schulpflichtige Kinder angesetzt.

RATHAUSKORRESPONDENZ

Herausgeber u. verantw. Redakteur:
Karl H o n a y

228

Wien, am Samstag, den 25. August 1923. Abendausgabe.

Elektrifizierung der Stadtbahn.

Betriebsanbot durch die Gemeinde. - 170 Milliarden Investitionen.

Aus dem Rathause kommt eine sehr wichtige Nachricht, die weite Kreise der Wiener Bevölkerung freudig begrüssen werden und zu der nur zu wünschen ist, dass der Verwirklichung des Planes keinerlei Schwierigkeiten in den Weg gelegt werden. Bürgermeister Reumann hat heute an die Kommission für die Wiener Verkehrsanlagen eine Zuschrift gerichtet, in der sich die Gemeindeverwaltung bereit erklärt, die obere und die untere Wientallinie, sowie die Donaukanal- und Gürtellinie in den Betrieb zu nehmen, alle Herstellungskosten der Elektrifizierung ohne jeden Bundeszuschuss zu tragen und mit allen hiezu notwendigen Arbeiten unmittelbar nach erfolgter Uebergabe der Anlagen zu beginnen. Damit könnte nach achtjähriger Pause die Stadtbahn aus ihrem Schlafe erwachen. Den Wienern würde aber nicht nur jene Verkehrsmöglichkeit geboten werden, die vor dem Kriege bestanden hat, sondern noch eine weit darüber hinausgehende Annehmlichkeit, wie sie in dem in jeder Beziehung viel günstigeren und reinlicheren elektrischen Betrieb gelegen ist.

Die Gemeinde fasst dieses Problem durchaus grosszügig auf und sucht dabei gar keinen finanziellen Vorteil. Neue Einnahmen sind nämlich für die Strassenbahnen, an deren Netz die Stadtbahn angeschlossen werden soll und mit denen sie überhaupt ein einheitliches Ganzes bilden würde, nicht zu erwarten. Es kann sich dabei lediglich um eine Verschiebung der Fahrgäste handeln, die künftig statt der Strassenbahn die ihnen bequemeren Stadtbahnstrecken benützen würden. Voraussichtlich dürfte diese Abwanderung noch eine weit grössere deswegen sein, da die elektrifizierte Stadtbahn viel schneller fahren wird, als die Strassenbahn. Die Gemeinde beansprucht auch keineswegs die Uebergabe der Stadtbahn in ihr Eigentum, sondern will sich mit einer mindestens dreissigjährigen Pachtdauer begnügen, um die ausserordentlich hohen Investitionskosten, die auf rund 170 Milliarden Kronen geschätzt werden, amortisieren zu können. Diese gewiss nicht gering einzuschätzende Summe will die Gemeinde Wien ohne jede Bundeshilfe allein aufbringen. Auf einen Zuschuss zu dem allfälligen Betriebsabgang der Stadtbahn verzichtet ebenfalls die Gemeinde. Die Stadtbahn weist nämlich gegenwärtig, wie seit dem ersten Tage ihrer Eröffnung, ein gewaltiges Defizit auf, das ausschliesslich vom Bunde getragen werden muss. Uebrigens kann jetzt von einem Betrieb kaum gesprochen werden. Die Stadtbahn dient im wesentlichen zur Entlastung des unzulänglichen Westbahnhofes und des Franz Josefbahnhofes. Dies müsste allerdings im Augenblicke der Elektrifizierung unterbleiben. Es können der Dampfverkehr und der elektrische Betrieb nebeneinander nicht geführt werden, da die Gleisanlagen derart umgestaltet werden müssen, dass eine solche gleichzeitige Benützung technisch vollkommen ausgeschlossen ist. Die sich dann ergebende Bahnhofsfrage stellt aber sicherlich das leichter lösbare Problem dar.

Bei dem Anbot der Gemeinde, das auch ein grosses Stück Bekämpfung der Arbeitslosigkeit in sich schliesst, handelt es sich nicht um eine blosser Idee, die zur Erwägung gestellt wird und die dann doch nicht verwirklicht wird, sondern um ein vollständig baureifes und in jeder Beziehung gründlich durchgedachtes Projekt. Strassenbahndirektor Spängler hat seinen Urlaub zurückgestellt und ein in allen Einzelheiten zur unmittelbaren Verwirklichung fertiges Projekt ausgearbeitet.

Bürgermeister Reumann hat am 25. d. an die Kommission für die Wiener Verkehrsanlagen, in der übrigens auch die Gemeinde vertreten ist, folgende Zuschrift in dieser Sache gerichtet:

Seit Anfang des Jahres 1916, also durch volle sieben Jahre, ist die Wiener Stadtbahn in ihren wichtigsten Teilen, der unteren Wiental- und Donaukanallinie, ganz ausser Betrieb und auch auf der oberen Wientallinie sowie auf der Gürtellinie ist erst seit kurzem ein nur dem Lokal-, nicht aber dem innerstädtischen Verkehr entsprechender schwacher Betrieb eingerichtet. Die Wiener Bevölkerung entbehrt daher die Stadtbahn als Verkehrsmittel, an das sich seit 15 Jahre trotz aller Mängel in der Anlage gewöhnt hatte. Dieser Ausfall ist umso schwerwägender, weil ein namhafter Teil der Bevölkerung gerade im Hinblick auf diese Linie seinen Wohnsitz in deren Nähe gewählt hat. In letzter Zeit ist die Einwohnerschaft in ihrer Erwartung, dass der Verkehr auf der Stadtbahn wieder aufgenommen wird, mehrmals enttäuscht worden und es mag nicht bloss in der Fachwelt, sondern schon in den weitesten Kreisen der Bewohner Wiens kein Geheimnis mehr sein, dass die Bundesbahnverwaltung infolge der ungemein hohen Verluste, die eine Wiederaufnahme des Dampfbetriebes mit sich bringen muss, voraussichtlich auf eine längere Reihe von Jahren ausser Stande sein wird, dieses Verkehrsmittel nutzbar zu machen. Es ist hier wohl nicht der geeignete Platz auszuführen, warum der Stadtbahnbetrieb in seiner früheren Form unbedingt zur Ertragslosigkeit verurteilt ist. Gleichwohl aber erfordert der Aufstieg in der

Entwicklung des Verkehrslebens der Bundeshauptstadt von den Körperschaften und Personen, denen zufolge ihrer öffentlichen Stellung die Sorge um das Gemeinwohl in die Hand gelegt ist, alles vorzunehmen und daranzusetzen, dass die Entwicklung Wiens gerade in der Nachkriegszeit jede denkbare Förderung erfährt. In dieser Erkenntnis hat der Bürgermeister als der berufene Vertreter der Gemeindevertretung sich entschlossen, ungeachtet des für den Stadthaushalt sehr beträchtlichen Aufwandes von rund 170 Milliarden Investitionskosten dem Bedürfnis der Bevölkerung nach Wiederaufnahme des Stadtbahnbetriebes in der Weise Rechnung zu tragen, dass durch die Gemeinde selbst ein schnellbahnähnlicher elektrischer Betrieb mit einer mittleren stündlichen Reisegeschwindigkeit von 20 bis 22 Kilometer auf der oberen und unteren Wientallinie, der Donaukanal- und der Gürtellinie im Rahmen der der Gemeinde gehörigen Wiener Strassenbahnen eingerichtet würde. Es soll dies unter allen Umständen in einer Weise geschehen, durch die einem künftigen regelrechten Schnellbahnverkehr, sei es durch die Bundesverwaltung oder eine sonstige Unternehmung nach keiner Richtung hin vorgegriffen wird. Die Gemeindeverwaltung lässt sich hierbei von keinerlei fiskalischen Erwägungen leiten. Alle jene Fahrgäste, die früher die Stadtbahn benützeten, sind in diesen Jahren der Stilllegung des Stadtbahnverkehrs längst zur Strassenbahn abgewandert. Seine Wiederaufnahme in der noch viel reinlicheren Form des elektrischen Betriebes mit kurzen Intervallen wird also zwar für die Wiener Bevölkerung eine sehr grosse Annehmlichkeit bedeuten, im gleichen Masse aber naturgemäss einen Rückgang der Benützung und also im Ertrage der Strassenbahnen bewirken. Es erscheint mir aber als Pflicht der Verwaltung ohne Rücksicht auf die Erwägungen die Inbetriebsetzung der Stadtbahn herbeizuführen. Dabei wird es gewiss nicht ausser Betracht bleiben dürfen, dass die gewaltige Summe von 170 Milliarden Kronen für bauliche Herstellung und Anschaffungen aller Art innerhalb kurzer Frist verausgabt werden soll, dies gerade in den Wintermonaten, die eine weitere Verschärfung der Arbeitslosigkeit befürchten lassen. Es handelt sich, wie ich ausdrücklich feststelle, nicht um irgend einen blossen Plan, sondern um eine ebenso bautechnisch, wie verkehrstechnisch vollkommen durchdachte, schon in all Einzelheiten ausgearbeitete Projekt, für dessen Ausführung die Summe