

Wien, Donnerstag, den 13. September 1923.

-----  
Die Sterblichkeit im Juli. Im Monat Juli starben in Wien 1970 Personen. Da im Monat Juni 1986 Todesfälle gezählt wurden, ergibt sich eine Verminderung von 16 Fällen. Stark zurückgegangen ist die Sterblichkeit gegenüber dem Monat Juli 1922, da sie in diesem Monat nicht weniger als 2212 Fälle betrug. Die grösste Zahl der Todesfälle entfiel auf organische Herzkrankheiten, die in 370 Fällen den Tod herbeiführten.

-----  
Ein Lortzingmanuskript für die Stadtbibliothek. Die Musiksammlung der Stadtbibliothek hat durch die Erwerbung der Handschrift einer Komposition aus der Wiener Revolution des Jahres 1848 eine wertvolle Bereicherung erfahren. Es handelt sich um die Vertonung von Majetan Cerris Gedicht „Die Garde der Nation“ durch G.A. Lortzing, den bekannten Komponisten des „Waffenschmid“ und „Czar und Zimmermann“. Das Gedicht war in Bäuerle's „Theaterzeitung“ am 10. Mai 1848 erschienen und Lortzing vertonte es nach der Datierung auf dem vollsignierten Autograph vom 16. Mai für eine Solostimme mit Chor und Klavierbegleitung. Der Komponist war bekanntlich im Jahre 1846 nach dem Erfolge seines „Waffenschmid“ als Kapellmeister an das Theater an der Wien berufen worden. Die Freiheitskämpfe des Jahres 1848 begeisterten ihn, den Freund Robert Blum's, zu einer ganzen Reihe von Kompositionen, deren bekannteste vier Männerchöre sind, die er im März und April Überfeste von A. Fischer, K. Rick, Dr. Jurende und Buchheim schrieb und die auch „Wiens hochherzigen Studenten achtungsvoll gewidmet“ im Druck erschienen. Das eingangs erwähnte Lied wurde anscheinend nicht gedruckt, so daß seine Erwerbung durch die städtischen Sammlungen von umso grösseren Wert ist.

-----  
Die Vergebung der Stadtbahnkioske. Der Landesverband Wien der Kriegsinvaliden und Kriegerwitwen hat sofort, als die Absicht der Gemeinde, die Stadtbahn zu elektrifizieren, bekannt wurde, dem Referenten für die städtischen Unternehmungen Vizebürgermeister Emmerling ein schriftliches Ansuchen überreicht, in dem ersucht wird, daß die vorhandenen Kioske in den Stadtbahnhaltestellen, vor allem die Tabaktrafiken und Buffetts ausschliesslich Kriegsinvaliden und Kriegerwitwen überlassen werden sollen. Heute sprach nun unter Führung des Präsidenten des Landesverbandes Brandeis bei Vizebürgermeister Emmerling eine Abordnung der Kriegsinvaliden vor, um eine günstige Erledigung zu erwirken. Präsident Brandeis wies darauf hin, daß die Kriegsgeschädigten unter den Abbaumaßnahmen der Regierung doppelt zu leiden haben, da alle über das Gesetz hinausgehenden Fürsorgeeinrichtungen, die schon früher unzulänglich waren, nunmehr gänzlich eingestellt worden sind. Leider komme auch die Arbeitsfürsorge nicht zur Geltung, da das Gesetz über die Einstellung Kriegsbeschädigter im Betriebe nicht beachtet werde. Da nunmehr die Gemeinde daran geht, die Stadtbahn zu elektrifizieren, wäre es für die Kriegsoffer von großem wirtschaftlichen Vorteil, wenn man ihnen diese Verkaufsstellen in den Stadtbahnstationen überlassen, wodurch ihre wirtschaftliche Not gelindert werden würde. Vizebürgermeister Emmerling antwortete, daß die Gemeindeverwaltung mit dem grössten Nachdrucke die Verhandlungen mit dem Verkehrsministerium wegen der Ueberlassung des Bahnkörpers betreibe und selbstverständlich den Kriegsoffern die notwendige Unterstützung nicht versagen werde, sobald die Vergebung dieser Kioske spruchreif geworden sei.

-----

Wien, am Donnerstag, den 13. September 1923. Abendausgabe.

Das angebliche Baumonopol der Gemeinde. Im Zusammenhang mit dem vom Stadtsenat beschlossenen neuen Bauprogramm der Gemeinde wurde vielfach in der Öffentlichkeit behauptet, dass damit ein förmliches Baumonopol für die Stadt geschaffen worden wird. Insoweit dabei angenommen wird, dass bei allen diesen künftigen Bauten etwa die Ausführung unmittelbar durch das Stadtbaumeisteramt erfolgt und das private Baugewerbe ausgeschaltet wird, liegt ein Irrtum vor. Das Stadtbaumeisteramt beschränkt sich vielmehr seit jeher darauf, die Bauaufsicht zu führen, vielfach auch die Pläne auszuarbeiten, während die eigentlichen Bauarbeiten im Wege der öffentlichen Ausschreibung an den Bestbieter vergeben werden. Die Gemeinde beabsichtigt auch nicht im geringsten daran künftig etwas zu ändern. In diesem Jahre wurden die Bauten der Gemeinde von den Firmen Reformbaugesellschaft, H. Rella & Co; Gemeinnützige Baugesellschaft "Grundstein", Korn Aktiengesellschaft, Karl Lachner, Vaterländische Baugesellschaft, Ing. R. Beck, Wiener Baugesellschaft, Universale Baugesellschaft, Alfons Klappholz, Albrecht Michler, Janesch & Schnell, Triletz & Fahnler, Gustav Menzel als Baumeister ausgeführt. Aber auch bei der Ausarbeitung der Pläne wurden die Architekten keineswegs ausgeschaltet. Es sind schon jetzt grosse Bauten auf Grund der Entwürfe der Architekten Schmid & Aichinger, Robert Gerley, Robert Kalesa, Kaym & Hejmanek, Karl A. Krist, Hubert Gessner zum Teile schon vollendet, zum Teile werden sie ausgeführt. In der nächsten Zeit wird den Privatarchitekten noch weit mehr als bisher, Gelegenheit gegeben werden, für die Gemeinde zu wirken. Es kann daher kaum von einem Monopol gesprochen werden, es sei denn in dem Sinne, dass die Gemeinde Wien es eben allein ist, die ohne Rücksicht auf die Verzinsung des aufgewendeten Kapitals im Interesse der allgemeinen Wohlfahrt Wohnhausbauten errichtet. Es hindert aber niemand, etwa die Bundesverwaltung, sich daran zu beteiligen, wie sie dies bis zum Jahre 1922 auch getan hat, ja gegenwärtig noch in allen Bundesländern, jedoch Wien ausgenommen, tut! Das Bundesministerium für Verkehrswesen errichtet vielfach ausserhalb Wiens für Eisenbahner Wohngelegenheiten, während es in Wien gar nicht baut, obwohl doch ein sehr erheblicher Teil der Wiener Wohnungsnot durch das Zuströmen von deutschen Eisenbahnern aus den Nachbarstaaten zurückzuführen ist. Auch sonst ist die private Bautätigkeit durch irgend ein städtisches Monopol nicht im geringsten behindert. Die Gemeinde Wien hat vielmehr durch ein eigenes Gesetz vom 30. September 1921 eine dreissigjährige vollständige und uneingeschränkte Steuerfreiheit für alle Bauten festgelegt. Dabei ist es völlig gleichgültig, ob es sich um Klein- oder Luxuswohnungen, Geschäftshäuser oder Fabriken, Werkstätten oder auch nur um Aufbauten, Umbauten oder Zubauten handelt, sie sind alle längst von jeder Steuer befreit. Ferner wurde durch einen eigenen Beschluss des Gemeinderates festgelegt, dass alle diese neuerstellten Räume nicht angefordert werden können. Trotz aller dieser weitestgehenden Begünstigungen betätigt sich das Privatkapital nicht, weil heute der Bau einer Wohnung, die Zimmer, Kammer und Küche umfasst, ohne die Kosten des Baugrundes, auf rund achtzig Millionen Kronen zu stehen kommt. Selbst wenn für die Verzinsung und Amortisierung nur zehn Prozent jährlich gerechnet werden, was bei den gegenwärtigen Verhältnissen am Geldmarkt keineswegs verlockend ist, ergeben sich acht Millionen Kronen jährliche Miete. Dazu kommen aber noch die Erhaltungskosten, die Hausbeleuchtung, die Kanalräumung und Rauchfangkehrung, was die Miete noch erheblich steigern würde. Solche Mietzinse haben natürlich zur Folge, dass die Wohnungen nicht vermie-

tet werden würden. Es ist also ausschliesslich die Gemeinde Wien, die in ihren, überdies viel hygienischer neugebauten Wohnungen, ohne Rücksicht auf die Rentabilität, nur die ortsüblichen Mietzinse verlangt, wie sie eben als Wirkung des Mietenschutzgesetzes in den alten Häusern für derartige Wohnungen gelten. Um allen gegenteiligen Behauptungen entgegenzutreten, sei ausdrücklich festgestellt, dass dies bezüglich aller bereits von der Gemeinde hergestellten Wohnungen so geschieht und auch bei den zu errichtenden 25.000 neuen Wohnungen in genau der gleichen Weise gehandhabt werden wird.

Die Verhandlungen über die Elektrifizierung der Stadtbahn. Gegenüber den Meldungen über besondere Schwierigkeiten bei den Verhandlungen zwischen der Gemeinde und dem Verkehrsministerium wegen der Elektrifizierung der Stadtbahn sei festgestellt, dass es sich dabei an und für sich für die Bundesbahnen keineswegs um einfache Probleme handelt, da auf alle die Verkehrsmöglichkeiten, die bisher die Stadtbahn geboten hat, verzichtet werden soll. Auch die Fragen der gemeinsamen Endstationen Hütteldorf und Heiligenstadt und der gemeinsam zu benützenden Station Hauptzollamt sind sehr kompliziert. Werden diese Fragen berücksichtigt, dann kann von einem schleppenden Gang der Verhandlungen nicht gesprochen werden. Es ist übrigens in manchen wichtigen Fragen bereits eine Uebereinstimmung erzielt worden. Jedenfalls vollzieht sich die Auseinandersetzung in unmittelbarer mündlicher Aussprache und wird jeder Aktenverkehr ausgeschaltet, so dass jede bürokratische Schwereffälligkeit vermieden wird. Es kann daher wohl erwartet werden, dass in nicht allzu langer Frist diese für die Bevölkerung so wichtige Angelegenheit derart von den Fachleuten durchberaten sein wird, dass sich das Verkehrsministerium grundsätzlich entscheiden kann, ob es der Elektrifizierung zustimmt. Die Gemeinde hat auch nie die Absicht geäussert, durch ungesetzliche Mittel auf die Regierung einen Druck auszuüben. Sollte der Entschluss des Verkehrsministeriums für die Elektrifizierung erfolgen, so wird die Gemeinde unverzüglich alle Vorkehrungen treffen, die zu einer raschen Inbetriebsetzung der Stadtbahn erforderlich sind. Es kann dann sofort die Lieferung für den Fahrpark und die Weichen, sowie die elektrische Oberleitung ausgeschrieben und vergeben werden. Diese Arbeiten erfordern einen Betrag von ungefähr hundert Milliarden Kronen, gegenüber den mit 170 Milliarden Kronen veranschlagten Gesamterfordernisse. Mit den massgebendsten Firmen der einzelnen Branchen verhandelt die Direktion der städtischen Strassen bereits seit einiger Zeit, damit sie möglichst kurze Lieferungsstermine stellen können. Es liegen auch wegen der Weichen, die in Oesterreich nur von zwei Firmen erzeugt werden können, günstige Zusagen vor. Am Bahnkörper selbst, können, wenn er einmal der Gemeinde übergeben wird, gewisse Aenderungen an den Gleisanlagen sofort begonnen werden. Zug um Zug vollzieht sich sodann nach dem bisher stets üblich gewesenen Gepflogenheiten die Vorlage und Annahme der Detailprojekte, bei denen diesmal das Verkehrsministerium als Aufsichtsbehörde zu entscheiden hat. Einzelne dieser Detailprojekte, wie die Tunnelanlage bei Heiligenstadt erfordern eine längere Frist, andere wie Rampenführungen, Unterstationen und Wagenhallen beanspruchen kürzere Zeit. Es muss aber betont werden, dass es durchaus möglich ist, mit den Arbeiten zu beginnen und sie ungesetzlich zu verstärken, so dass im Sommer 1924 der Verkehr aufgenommen werden kann. Vizebürgermeister Emmerling und Strassenbahndirektor Spängler waren heute wieder bei dem Bundesminister für Verkehrswesen, um über die weiteren Verhandlungen Rücksprache zu nehmen, wobei der Minister neuerdings die rasche Fortführung der Verhandlungen zusagte.