

R A T H A U S K O R R E S P O N D E N Z

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

Wien, am Dienstag, den 16. Oktober 1923.

271

-----  
Mehr als eine Milliarde für die Erhaltung bestehender Wohnungen. In der letzten Sitzung des Gemeinderatsausschusses für Wohnungswesen wurde eine grössere Zahl von Anträgen des amtsführenden Stadtrates Weber angenommen, die unbedingt notwendige Reparaturen an Privathäusern vorsehen. Es wurde gegen entsprechende Sicherstellung ein Betrag von 1050 Millionen Kronen bewilligt, wovon 24 Häuser instandgesetzt werden können und 526 Wohnungen und 5 Geschäftslokale ihrem Zwecke erhalten bleiben. An der Spitze <sup>steht</sup> die Landstrasse mit 166 Wohnungen, es folgendann Rudolfshelm mit 135 Wohnungen, Simmering mit 126 Wohnungen, Floridsdorf mit 37 Wohnungen, Meidling mit 28 Wohnungen, Alsergrund mit 23 Wohnungen, Josefstadt mit 5 Wohnungen, Margareten mit 4 Wohnungen und Neubau mit 2 Wohnungen. Den grössten Betrag erfordert die Herstellung der 28 Wohnungen in Meidlung, für die 346 Millionen Kronen aufgewendet werden mussten, um sie dem Wohnungsmarkte zu erhalten. In der gleichen Sitzung wurde beschlossen eine Baracke in der Schleiergasse in Favoriten baulich umzugestalten, wodurch in kürzester Zeit 30 Kleinwohnungen geschaffen werden. Der erforderliche Betrag von 120 Millionen Kronen wurde genehmigt.

-----

Wohnungen im Arsenal. Bereits am 16. April hat der Gemeinderatsausschuss für Wohnungswesen beschlossen, dass zwei Objekte des Arsenal mit Zustimmung der Oesterreichischen Werke G.A., der das Gebäude gehört, für Wohnzwecke umgestaltet werden sollen. Es wurde damals ein Betrag von 725 Millionen Kronen für diesen Zweck bewilligt und die Erstellung von 98 Wohnungen beschlossen. Gleichzeitig wurde grundsätzlich beschlossen, dass allmählich alle Objekte des Arsenal, soweit sie nicht industriellen Zwecken dienen, für die Herstellung von Wohnungen heranzuziehen sind. Da nunmehr abermals ein Objekt freige-macht worden ist, hat die Stadtbaudirektion einen Kostenvoranschlag ausgearbeitet und dem Gemeinderatsausschuss für Wohnungswesen vor-geschlagen in den vier Geschossen dieses Objektes 58 Wohnungen zu errichten, die teilweise aus Zimmer und Küche, Zimmer, Kabinett und Küche, zwei Zimmer und Küche und zwei Zimmer, Kabinett und Küche be- stehen sollen. Ausserdem ist die Errichtung einer Waschküche, der er-forderlichen Keller- und Dachbodenabteilungen vorgesehen. Die Gesamt-kosten dieser Umwandlungsarbeiten betragen 535 Millionen Kronen, so dass eine Wohnung durchschnittlich auf 9.2 Millionen Kronen zu stehen kommt. Der Gemeinderatsausschuss beschloss auf Antrag des amtsführen- den Stadtrates Weber mit Rücksicht darauf, dass die Umgestaltung der beiden erwähnten Objekte vor der Vollendung steht, die Vorschläge des Stadtbauamtes zu genehmigen und mit den Arbeiten sofort zu beginnen. Es werden also in der kürzesten Zeit im Arsenal nicht weniger als 156 Wohnungen durch die Gemeinde erstellt.

-----

Vizepräsident des niederösterreichischen Gewerbevereines Fritz führt in seinem Schlussworte aus: Ich glaube sagen zu können, daß im Grund genommen, volle Uebereinstimmung aller beteiligten Kreise und Interessen herrscht und wir alle der Meinung sind, daß das Donauhafenprojekt ausgeführt werden muß. In meinem gestrigen Referate erklärte ich deutlich, daß die Erhöhung des Exportes die wichtigste Frage ist, die uns bewegt, und der wir hauptsächlich Rechnung tragen, wenn wir die Verwirklichung eines derartigen Projektes ins Auge fassen. Auch der Vertreter der Kammer für Arbeiter und Angestellte hat dem Projekte zugestimmt, was selbstverständlich ist, wenn man bedenkt, daß durch die Schaffung dieses Hafens eine große Zahl von Arbeitern und Angestellten dauernd beschäftigt werden können.

Bürgermeister Reumann hält nun folgendes Schlusswort: Die Enquete hat die Frage, ob die Errichtung eines Freihafens im Interesse des Handels und der Produktion gelegen sei, bejaht. Es wurde besonders betont, daß die Erweiterung der Hafenanlagen die Bedeutung Wiens als Umschlagplatz ungemein hebenwürde. Das Ergebnis dieser Enquete wird die Richtschnur bilden für die Arbeiten des Komitees, das vom niederösterreichischen Gewerbeverein eingesetzt wurde und es dürfte nunmehr ein leichtes sein, die entsprechenden Anträge des Komitees, den von mir bereits genannten Körperschaften zu unterbreiten. Die Stadt Wien, die sich schon längst mit der Frage der Erweiterung der Hafenanlagen beschäftigt und auch ihre eigenen Anlagen erweitert hat, wird naturgemäß die ihr eventuell unterbreiteten Projekte prüfen und alles veranlassen, um ein durchführbares Projekt zu fördern, so weit sie dazu in der Lage ist. Ich danke allen Herren, die dieser Enquete beigewohnt haben, ich danke besonders den Herren Strombaudirektor Brandl und Oberbaurat Dr. Musil für die interessanten technischen Vorarbeiten und erkläre die Enquete für geschlossen.

Die Linie durch die Engerthstrasse. Donnerstag, den 18. ds. wird die Linie durch die Engerthstrasse und Ausstellungsstrasse dem Verkehr übergeben. Diese Linie ist eine Fortsetzung der Linie 11, so daß diese nunmehr von der Reichsbrücke bis zur Stadlauerbrücke führt. <sup>Für</sup> ~~Die~~ weitere Verlängerung dieser Linie durch die Engerthstrasse bis zur Innstrasse sind die Vorarbeiten bereits beendet und wird mit dem Baus dieses Streckenteiles in nächster Zeit begonnen werden. Tarifarisch fällt der nun zu eröffnende Streckenteil in das Tarifgebiet I und wird für das Befahren dieses Streckenteiles <sup>ein</sup> Sondertarif nicht eingehoben, so daß der Einheitstarif Anwendung findet.

Entfallende Sprechstunde. Morgen Donnerstag entfällt wegen dienstlicher Verhinderung die Sprechstunde bei dem satsführenden Stadtrat Richter.

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

Wien, am Dienstag, den 16. Oktober 1923. Abendausgabe.

Strombaudirektor Brandl über den Ausbau der Donauhäfen auf der Engwete der Gemeinde. Fortsetzung des Referates. Siehe zweiter Bogen der Vormittagsausgabe.

Ein Arbeitskomitee der Donauregulierungskommission hatte alle gemachten Vorschläge studiert und beraten und schliesslich zur Ausführung jenes grosszügige Projekt empfohlen, nach dem ein bei Langenzersdorf oberhalb Wien von der Donau abzweigender Seitenkanal entlang dem linken Ufer bis in die Gegend gegenüber Albern unterhalb der Donaukanalausmündung geführt werden soll, um auch die linksufrigen Stadtgebiete von Floridsdorf, Kagran, Stadlau und Aspern an den Schiffsverkehr heranzubringen.

Dieser Kanal soll in erster Linie als Schiffahrtskanal aber auch als Werkskanal für Zwecke der Wasserkraftnutzung dienen und wird äusserst selten, wenn eine Hochwasserkatastrophe sich ereignet, wie sie seit dem Jahre 1501 nicht beobachtet wurde, auch als Hochwasserentlastungskanal benützt werden.

In der Regel soll der Kanal als Grosse Schiffahrtsstrasse dienen und durch die Anlage von zwei Staustufen in drei Haltungen zerlegt werden, wobei diese Staustufen für eine Wasserkraftnutzung verwendet werden sollen. Das Projekt wurde bereits einer fachmännischen Beurteilung durch einen Ausschuss des Ingenieur- und Architektenvereines unterzogen und haben sich hiebei nur Meinungsverschiedenheiten hinsichtlich der Trassenführung dieses Schiffahrtsweges ergeben, nämlich darüber, ob es zweckmässig sei den Kanal, wie dies ein Projektentwurf vorsieht, in dem heute brach liegenden Inundationsgebiete zu führen und die verbleibenden Teile dieses Gebietes durch Aufschüttung auf die Höhe des Praterkais zu bringen, wodurch sie für Umschlagplätze und als Bauterrain verwendet werden könnten. Oder es könnte der Kanal landseits des Damms durch die Gebiete des XXI. Bezirkes geführt werden. Die Entscheidung darüber, welche Trassenführung endgültig zu wählen ist, wird von der Stellungnahme der Interessenten, vor allem also der Vertreter von Handel und Industrie und andererseits von der Stellungnahme der Gemeinde Wien abhängig sein, die begreiflicherweise an der Beseitigung des Inundationsgebietes vom Standpunkte der baulichen Entwicklung der Stadt interessiert ist. Im Anschlusse an diesen Schiffahrtsweg ist auch der Ausbau des abgebauten alten Donaubettes zur Hafenanlage vorgesehen und soll ferner der Donaukanal stromaufwärts bis Klosterneuburg und stromabwärts bis unterhalb Albern verlängert werden. Durch diese Ausgestaltungsarbeiten würden neue Uferanlagen geschaffen werden, die in der Hauptverkehrsstrecke des erwähnten Schiffahrtsweges zwischen Nordwestbahnbrücke und Ostbahnbrücke eine Leistungsfähigkeit von 3.9 Millionen Tonnen, in den Hafenanlagen im alten Donaubett eine solche von 4.48 Millionen Tonnen ermöglichen würden, wenn man nur die durchschnittlich bisherige Leistung eines laufenden Meters Ufer aus dem Jahre 1912 bei Wien zugrunde legt, die 280 Tonnen per Meter und Jahr beträgt. Die Gesamtleistungsfähigkeit dieser neuen Ufer würde sonach mit mindestens 8.4 Millionen Tonnen zu veranschlagen sein, wobei in Betracht gezogen werden muss, die erwähnte durchschnittliche Leistung aus dem Jahre 1912 keineswegs das Maximum der möglichen Leistungsfähigkeit vorstellt, sondern bei entsprechender Ausgestaltung insbesondere für den Massengüterverkehr gesteigert werden kann.

Für die Durchführung dieser Arbeiten sind die Gesamtkosten nach Einheitspreisen, wie sie unmittelbar vor dem Kriege Geltung hatten, mit 282 Millionen Kronen, natürlich Goldkronen, veranschlagt. Diesem Erfordernisse steht der durch die Anlage zu schaffende Wert der Wasserkraftnutzung von 24.000 Pferdestärken oder 140 Millionen Kilowattstunden, sowie der Wert der zu beiden Seiten des Schiffahrtsweges im derzeitigen Inundationsgebiete gewonnenen, als Umschlags- und Industriegelände benützbaren Uferflächen im Ausmasse von 4 Millionen Quadratmeter gegenüber, welche Werte auf 158 Millionen Friedenskronen zu schätzen sind, so dass der tatsächliche Aufwand sich mit 124 Millionen Friedenskronen beziffert. Wird der Schiffahrtsweg landseits des Hochwasserschutzdamms, also ausserhalb des Inundationsgebietes in teilweise schon verbautem Gelände geführt, so bietet dies allerdings den Vortheil geringerer Bauwierigkeiten, doch wird andererseits, abgesehen von den Kosten und Schwierigkeiten der Grundeinlösung bei einer solchen Variante das brachliegende Inundationsgebiet beibehalten und fällt auch der Vortheil weg, neue Baugrundflächen dem Strame abzurufen.

Die Baukosten einer solchen Variante sind mit 210 Millionen Goldkronen zu veranschlagen, welchem Erfordernisse der Wert der Wasserkraftnutzung gegenübersteht, der mit 90 Millionen Goldkronen zu schätzen ist, so dass der tatsächliche Aufwand sich mit 120 Millionen Goldkronen beziffert.

Kann mit Rücksicht auf die bedeutenden Mittel, die ein solches grosszügige Projekt erfordert, derzeit an dessen Verwirklichung nicht gedacht werden und handelt es sich auch vor allem darum, raschestens ein Freihafengebiet bei Wien zu schaffen, so ist es am naheliegendsten, hiefür als provisorische Massnahmen vorläufig vorhandene Uferanlagen zu widmen. Bei der Wahl dieser Uferstrecken muss in erster Linie darauf Bedacht genommen werden, ein immerhin erweiterungsfähiges Gelände heranzuziehen. Hiefür kommt in erster Linie das Gebiet unterhalb der Ostbahnbrücke in Betracht.

Vor allem eignet sich der Freudenauser Hafen, dessen Ausgestaltung zum Handels- und Verkehrshafen durch die bereits erfolgte Versorgung mit elektrischer Kraft und mit Licht, durch die bestehende Zuleitung von Hochquellenwasser, sowie durch die vorhandenen Geleise und Speicher schon in die Wege geleitet worden ist.

An für Umschlagsverkehr benützbarer Uferlänge ohne des für die Werftanlage bestimmtes Theil, stehen derzeit insgesamt 4660 Meter zur Verfügung. Nach dem von der Baudirektion der Donauregulierungskommission verfassten Projekte für die Erweiterung dieses Hafens würden in einem linken Seitenhafenbecken 1650 Meter, im erweiterten rechten Seitenhafen eine Mehrlänge von 840 Meter, insgesamt für den Umschlagsverkehr rund 2500 Meter benützbarer Uferlänge <sup>gewonnen werden</sup> können. An benützbarer Uferfläche würden nach der Erweiterung 250.000 Quadratmeter zur Verfügung stehen. Sollte dieses Gelände für die gedachten Zwecke nicht ausreichen und an die eingangs erwähnte grosse Ausgestaltung der Schiffahrtsanlagen durch Heranziehung des linken Ufers noch nicht geschritten werden können, so könnte vorläufig zur Erweiterung des Freihafengebietes auch die unterhalb der Ostbahnbrücke gelegene rund 4 Kilometer lange Uferstrecke des rechten Durchstichufers herangezogen werden, wodurch gleichzeitig der Vortheil erreicht wäre, dass das gesamte Gelände landseits der Hafenzufahrtsstrasse von der Linie der Ostbahn stromabwärts bis zum Freudenauser Hafen nicht nur für weitere Lagerhauseinrichtungen, sondern auch für die Niederlassung der in der Freizone gedachten Veredlungsindustrie zur Verfügung stünde. Dieses Gelände landseits der Hafenzufahrtsstrasse hat, soweit

es dem Donauregulierungsfonde gehört, ein Gesamtausmass von 350.000 Quadratmeter. Ein Teil dieses Geländes im Ausmass von 146.000 Quadratmeter wird allerdings für die zur Bedienung der gesamten Hafenanlagen erforderlichen Bahnhofanlage notwendig sein, die bestimmt ist, nicht nur den Freudenauser Hafen und das rechte Ufer unterhalb der Ostbahnbrücke zu bedienen, sondern auch den aufzulassenden Donaukaibahnhof oberhalb der Linie der Ostbahn zu ersetzen. Für Verkehrszwecke kommen ferner auch noch die derzeit am rechten Ufer unterhalb der Linie der Ostbahn noch nicht von Transportunternehmungen besetzten Uferstrecken der aufzulassenden Schiffmühlenkolonie und des öffentlichen Landungsplatzes zwischen dieser und den neu errichteten Mineralöl-lagerplätzen in Betracht. Die hierfür verfügbaren von Transport- und Lagerhausunternehmungen noch unbesetzten Ufer haben eine Gesamtlänge von 1520 Meter an die sich zwischen Ufergrat und Donau verfügbare Grundflächen im Ausmass von 87.000 Quadratmeter anschliessen. In diesem Freihafengebiet zwischen Ostbahn zwischen Ostbahnbrücke und Praterspitz einschliesslich des Freudenauser Hafens würden für den Umschlagsverkehr 11.000 Meter Uferlänge und 875.000 Quadratmeter Grundfläche zur Verfügung stehen.

Die Kosten der geschilderten Erweiterung des Freudenauser Hafens, also die Schaffung des neuen linken Seitenhafenbeckens und die Erweiterung des bestehenden rechten Seitenbeckens sind mit zusammen 2 Millionen Friedenskronen zu veranschlagen. Um einen gesteigerten Verkehr im Freudenauser Hafen als auch am rechten Ufer des Durchstiches zwischen Ostbahnbrücke und Praterspitz bewältigen zu können, würde diese Hafenerweiterung allein nicht genügen, sondern es wird allerdings notwendig sein, dass auch der mehrfach erwähnte Verschiebebahnhof unterhalb der Ostbahnbrücke zum Ausbau kommt, welche Bahnhofanlage gleichzeitig auch anderen Zwecken zu dienen hat, weil er der Ersatz für den aufzulassenden Donaukaibahnhof sein soll. Die Kosten dieser Hafenanlage sind mit rund 11 Millionen Goldkronen präliminiert.

Wünschenswert wäre auch ein Ausbau der schon seit längerer Zeit projektierten Brücke über den Donaukanal in dem Gebiete von Simmering, wodurch das Gebiet des Freudenauser Hafens mit einem Schlage dem Stadtgebiet nähergebracht wäre. Auch die Erweiterung der Hafeneinfahrt ist wünschenswert. Die Gesamtkosten für alle diese Ergänzungs- und Erweiterungsarbeiten stellen sich auf rund 15 Millionen Friedenskronen. Mit der Durchführung dieser Ergänzungsarbeiten würde aber wohl nur den dringenden Bedürfnissen der allernächsten Zeit entsprochen werden können und es wäre für eine weitere Ausgestaltung der Hafenanlagen dann am zweckmässigsten, vor allem an die eingangs erwähnte grosszügige Erweiterung der Schiffahrtsanlagen zu schreiten, die auch das linksufrige Stadtgebiet dem Schiffsverkehr erschliessen würde. Es kann freilich auch ohne dieses grosszügige Projekt an eine weitere Ausgestaltung der vorhandenen Anlagen geschritten werden, doch ist dies keine wirklich grosszügige einheitliche Lösung.

Gleichwohl hat die Baudirektion der Donauregulierungskommission auch in dieser Hinsicht mehrere Projektvarianten untersucht, die nachstehend kurz geschildert werden sollen.

In erster Linie käme ein Handelshafen nächste Albern in Betracht. Am geeignetsten ist hierfür das Gelände das zwischen Donaukanal, Donauuferbahn und rechtsseitigen Hochwasserschutzdamm längs der Schwechat gelegen ist. Die Hafenanlage würde aus einem rund 800 Meter langen Längsbecken und zwei davon abzweigenden 400 Meter und 500 Meter langen Seitenbecken von 60 Meter Breite bestehen. Die für die Bedienung des Hafens erforderlichen Bahnhofsanlagen könnten zwischen Kaiserebersdorf und Albern situiert werden und würden sich an die Donauuferbahn anzuschliessen haben. Die gewonnenen Ufer hätten eine Gesamtlänge von 4400 Meter, die nutzbare Ländelfläche ein Ausmass von 482.000 Quadratmeter und die

die Gesamtkosten sind mit 34,3 Millionen Goldkronen zu veranschlagen.

In zweiter Linie käme ein Handels- und Industriehafen in Simmering in Betracht. Die Anlage würde sich in dem Gelände zwischen Ostbahnbrücke und Donauuferbahn am rechten Ufer des Donaukanales unter möglicher Berücksichtigung des heute schon bestehenden Holzmarktes hinziehen. Die würde aus einem parallel zum Donaukanale verlaufenden Längsbecken und fünf davon abzweigenden Seitenbecken bestehen, wobei die Längsbecken eine Breite von 80 bis 100 Meter, die Seitenhafenbecken eine solche von 60 Meter erhielten. Die gewonnenen Uferlängen haben ein Ausmass von 7920 Metern, die nutzbaren Ländelflächen eine Ausdehnung von 1,453.000 Quadratmeter und die Kosten würden sich auf 158 Millionen Goldkronen stellen.

In letzter Linie käme dann ein Industriehafen in der Freudenauser in Betracht. Dazu musste jenes Gelände herangezogen werden, das derzeit von der Freudenauser Rennbahn benützt wird. Das hier anzuordnende Hafensystem könnte mit einem Längsbecken beim sogenannten Praterreck am linken Ufer des Donaukanales abzweigen, welches Längsbecken mit einer Uferlänge von rund 1500 Meter stromaufwärts gegen die Trasse der Ostbahn sich hinziehen würde. Von diesem Längsbecken könnten etwa vier Seitenhafenbecken abzweigen, zwischen denen Hafenplateaus von 170 bis 300 Meter Breite anzuordnen wären. Die Beckenbreite wäre in der Einfahrtstrecke mit 80 Meter vorzusehen, welches Masse sich dann auf 60 Meter verringern kann. Die Uferlänge würde 9590 Meter, die zu erschliessenden Landflächen ein Ausmass von 1,300.000 Quadratmeter besitzen. Die Kosten betragen ohne Hafenausrüstung 37 Millionen Goldkronen.

Alle diese Einzellösungen von Hafenanlagen bieten aber keineswegs eine wirklich grosszügige einheitlich Lösung der Hafenanfrage, wie dies bei einem der eingangs erwähnten grosszügigen Projekte der Fall wäre. Diese allein bieten den Vorteil einer gewissermassen für alle Zukunft ungehemmte Entwicklungsmöglichkeit, da sie auf einem Gelände zur Ausführung kommen, das grösstenteils noch unverbaut ist und eine Längenausdehnung von rund 20 Kilometer hat. Diese für die bauliche Entwicklung Wiens als Donauhafenstadt so wünschenswerte grosszügige Lösung braucht uns natürlich nicht daran zu hindern, schon vor ihrer Ausführung innerhalb der derzeit vorhandenen Anlagen einen Freihafenbezirk zu schaffen. Diese grosszügige Lösung ist aber ein Ziel, das wir nicht aus dem Auge verlieren sollen. (Lebhafter Beifall)

---  
Die Typhuserkrankungen. Wie alljährlich, wurden auch heuer einige Erkrankungen an Bauchtyphus angezeigt, deren Herkunft, da die Inkubationsfrist bei Typhus drei Wochen ist, auf eine Ansteckung in Sommerfrischen und im Reiseverkehr zurückzuführen ist. Ausserdem sind aber auch einige Erkrankungen festgestellt worden, die nach den Erhebungen aus einer Quelle stammen. Es handelt sich um eine Ansteckung durch Milchgenuss und ereignete sich die Erkrankungen in den Bezirken Wieden, Margareten, Neubau und Mariahilf. Unter den Erkrankten ist auch die Tochter eines Milchhändlers. Das Gesundheitsamt hat verfügt, dass die gesamte an diese Milchstelle täglich einlangende Milch vor ihrer Abgabe an die Verschleissstellen durch Pasteurisierung einer Erhitzung auf 85 Grad unterzogen wird. Die Wohnung der Milchhändlers wurde desinfiziert und an die niederösterreichische Landesregierung heran getreten, damit in den Orten, aus denen diese Milch stammt, Erhebungen über eventuelle Typhusfälle eingeleitet werden. Zu Befürchtungen ist kein Grund. Es empfiehlt sich jedoch, Milch nur in abgekochten Zustand zu geniessen. Die Erkrankungen an Bauchtyphus sind im laufenden Jahre normal, da im Monat September 75 Fälle gezählt worden sind, wovon 33 ortsfremde Personen betreffen. Im September 1922 wurden 61 Fälle festgestellt, davon betrafen 11 ortsfremde Personen.