

Wien, Donnerstag, den 18. Oktober 1923.

.....
Projekte für die Zentralisierung der Wiener Bahnhöfe. Anlässlich der im Wiener Rathause abgehaltenen Enquete über die Schaffung eines Donaufreihafens wurde auch ein Projekt, das die Zentralisierung der Wiener Bahnhöfe vorsieht, allgemein beachtet. Dieses Projekt ist von einem Strassenbahnschaffner ausgearbeitet worden, der sich seit ungefähr dreieinhalb Jahren mit dieser Frage beschäftigt, wobei seine Vorschläge darin gipfeln, daß in Wien nur drei Zentralbahnhöfe errichtet werden sollen, während die übrigen Bahnhöfe als überflüssig aufzulassen und zu verbauen wären. Ueber dieses Projekt wird uns von dem Verfasser, dem Strassenbahnschaffner Adalbert Kaderabek, folgendes mitgeteilt: Schon seit vielen Jahren sind die Berufenen Amtsstellen und Fachleute über die vielen Mängel aller Wiener Bahnhöfe einig und schon vor dem Kriege wurden Projekte ausgearbeitet, die diese Mängel beseitigen sollten. Leider ist eine durchgreifende Reorganisation nie vorgeschlagen worden. Eine solche würde darin bestehen, daß die verschiedenen Linien in gemeinsame Zentralbahnhöfe vereinigt und der Personen- vom Güterbahnhof getrennt wird. Durch die Zusammenfassung des gesamten Personenverkehrs wäre es möglich, an Stelle der jetzt bestehenden, räumlich weit voneinander liegenden sieben Bahnhöfe, nur deren drei zu benötigen. Durch eine Trennung des Personen- vom Güterbahnhof wird erreicht, daß die jetzt bestehenden ausgedehnten Bahngelände verschwinden und an ihre Stelle nur Personenbahnhöfe treten. Beim Bau dieser Bahnhöfe müssten auch die so notwendigen Unter- und Ueberführungen der Straßen erfolgen. Die in Wien einlaufenden Bahnlinien teilen sich in drei Gruppen, die streng voneinander getrennt sind, nämlich in zwei Linien, die in west- und südwestlicher Richtung (West- und Südbahn), in zwei Linien, die in südöstlicher Richtung (Ost- und Aspangbahn), und in vier Linien, die in nördlicher Richtung (Franz Josefsbahn, Norwest-, Nordbahn und Brünner Linie) das Weichbild der Stadt erreichen. Diese Gruppen müssen naturgemäß wie folgt ineinander gelegt werden: Die Westbahn in die Südbahn, die Aspangbahn in die Ostbahn und die Franz Josefs-, Norwestbahn und Brünner Linie in die Nordbahn. Dieses Projekt bezieht sich aber nur auf die bereits bestehenden Bahn- und Geleiseanlagen. Die einzelnen Ueberleitungen und Verbindungen, die aus- oder umzubauen wären, sind bei dem Westbahnhof in die Südbahn folgende: Die Westbahn müsste ab Station Hütteldorf über die bereits bestehende Abzweigungsbrücke bei der Guldengasse in Baumgarten auf der äußeren Verbindungsbahn über St. Veit, Lainz, Speising, Meidling-Südbahnhof inden neu zu erbauenden Zentralwest- und Südbahnhof übergeleitet werden. Notwendig sind mindestens sechs Geleise, wovon vier ausschliesslich für den Personenverkehr der Westbahn und zwei für den Frachtenverkehr dieser Bahn zum neuen Zentralgüterbahnhof benützt werden. Die Aspangbahn müsste nach diesem Projekt in die Ostbahn übergeleitet werden, was keine technische Schwierigkeiten bereiten würde, da diese Ueberleitung im freien Felde vorzunehmen wäre. Es müsste dies zwischen der Station Maria Lanzendorf der Aspangbahn und der Station Lanzendorf-Rannersdorf der Ostbahn erfolgen. Vom Ostbahnhof soll auch jetzt bestehende Bahn Schwechat - Mannersdorf abgehen, die bis nach Eisenstadt ausgebaut werden könnte und für die Aproväsionierung Wiens das Burgenland erschliessen würde. An Stelle der jetzt bestehenden Verbindung Aspangbahn-Hauptzollamt ist dann eine solche bei der Station Arsenal der Verbindungsbahn zur Ostbahn herzustellen, die den direkten durchlaufenden Verkehr für Express- und D-Fernzüge der nörd-

lichen Linien zur Ostbahn überleiten müsste. Die Ueberleitung der Franz-Josef-, Norwestbahn und Brünner Linie in die Nordbahn könnte ebenfalls ausserhalb des Weichbildes der Stadt erfolgen. Schon jetzt besteht eine direkte Verbindung der Franz Josefsbahn mit der Norwestbahn, nämlich zwischen den Stationen Absdorf-Hippersdorf, Stockerau am linken Donauufer. Nach dem Projekte soll diese Verbindung, da sie im freien Felde ist, also leicht ausgebaut werden kann, dazu benützt werden, um die Franz Josefsbahn in der Station Stockerau mit der Norwestbahn zu vereinigen. Von hier laufen dann beide Linien bis zur Station Jedlersdorf und von dort über die ausgebaute Transitbahn in den zukünftigen Floridsdorfer-Hauptbahnhof, wo sie sich mit der Nordbahn und Brünner Linie vereinigen, um dann in den neuen gemeinsamen Zentralnordbahnhof einzulaufen. Der nun ausgeschaltete Teil der Franz Josefsbahn Wien-Tulln könnte von der Stadtbahn in den Lokalverkehr einbezogen werden. Um die direkte und kürzeste Verbindung aller drei Zentralbahnhöfe untereinander und um den direkten Durchgangsverkehr von und nach allen Richtungen Wiens zu ermöglichen, soll nach dem Projekt die innere Verbindungsbahn, ausgebaut werden. Dieser Ausbau ist auf vier Geleise gedacht, wodurch alle Vollbahnlinien ihre natürliche Fortsetzung und Verbindung erhielten, da bei der Anlage der Zentralbahnhöfe hierauf Bedacht genommen werden muß. Ueber die Lage und Einteilung der neuen Zentralbahnhöfe wäre folgendes zu sagen: Der Zentral West- und Südbahnhof ist auf den Gründen der Maschinenfabriken der Südbahn in der Laxenburgerstrasse gedacht. Ihm gegenüber in gleicher Höhe, Breite und Länge, soll der Zentralostbahnhof zwischen Laxenburgerstrasse und Sonnwendgasse einerseits Favoritenplatz und Reisingergasse andererseits entstehen. Der neue Zentralnordbahnhof ist auf den Gründen des jetzigen Nordbahn- und dessen Frachtenbahnhofes gedacht. Jeder der drei Zentralbahnhöfe gliedert sich nach dem Projekt in einem Untergrund- und in einem Hochbahnhof für abgehende Züge. Da diese Bauten reine Zweckbauten sind, ist die Type und Einteilung gleich. Ueber den täglichen Ein- und Auslauf der Züge bei jedem der drei Zentralbahnhöfe hat der Verfasser nach dem Friedensverkehr Berechnungen angestellt, nach denen bei dem Zentralwest- und Südbahnhof täglich 217, bei dem Zentralostbahnhof täglich 74 und bei dem Zentralnordbahnhof täglich 175 Züge ein- und auslaufen würden. Durch die Trennung des Personen- vom Güterverkehr würde der Bau eines Zentralgüterbahnhofes notwendig sein, der sich zwischen dem Zentralfriedhof und der Donaulände-bahn anlegen ließe. Durch alle diese Veränderungen wäre aber nur halbe Arbeit getan, wenn nicht gleichzeitig auch die Stadtbahn ergänzt und ausgebaut würde. Der grösste Nachteil derselben ist bekanntlich, daß sie keinen der jetzt bestehenden Bahnhöfe direkt berührt. Es müsste also die Gürtellinie von der Station Gumpendorferstrasse über den Margaretengürtel einlaufend beim Meidlinger Frachtenbahnhof in die innere Verbindungsbahn eingeleitet werden, wodurch eine vollständig durchlaufende Rundbahn entsteht und die Stadtbahn zu einem wirklichen und zweckdienlichen Verkehrsmittel gemacht werden würde. Schliesslich müsste auch der Bau des Handelshafens an der Donau durchgeführt werden, der das letzte Glied der Kette darstellt. Nach den Plänen Kaderabeks soll nun zwischen der Nordbahnbrücke und Reichsbrücke auf einer zwei Kilometer langen Strecke die Donau durch ein ein Kilometer breites Bassin vergrössert werden und in diesem Bassin fingerförmig Molis eingebaut werden, auf denen dann die nötigen Magazine, Kühlhäuser, Silos, Ställe u.s.w. zu bauen wären. An der Reichsbrücke soll der Lebensmittelhafen, der Handelshafen, der Personen- und Freihafen sich befinden, die durch eine Bahn mit dem projektierten Zentralgüterbahnhof zu verbinden wären. In Ergänzung aller dieser Arbeiten, wäre der Bau der Untergrundschnellbahnen in zwei Abschnitten erforderlich.

Wien, am Donnerstag, den 18. Oktober 1923. Abendausgabe.

Angebliche Steuerhinterziehungen bei dem Brauhause der Stadt Wien.

Nach den Berichten der Tagesblätter hat Stadtrat Kunschak in einer Wählerversammlung behauptet, dass der Bund durch Unterbewertung vorhandener Vorräte bei dem Brauhause der Stadt Wien um mehrere Milliarden Kronen Steuern geschädigt worden sei. Demgegenüber stellt die Gemeindeverwaltung fest, dass es eine glatte Unwahrheit ist, dass durch das Brauhaus der Stadt Wien oder ein anderes städtisches Unternehmen Steuerhinterziehungen erfolgt sind. Die Frage der Bewertung von Vorräten am Bilanztag hat seit jeher den Gegenstand von Auseinandersetzungen zwischen den einzelnen Unternehmungen und der Steuerbehörde gebildet. Nach der Vollzugsvorschrift zum zweiten Hauptstücke des Personalsteuergesetzes ist es nämlich ausdrücklich als zulässig erklärt, befürchtete Verluste aus solchen Warenvorräten, auch wenn sie noch nicht eingetreten sind, durch eine Unterbewertung zu berücksichtigen und den buchmässigen mit dem wirtschaftlichen Wert in Einklang zu bringen. Sache der Steuerbehörde ist es, diese Annahmen zu überprüfen und in Auseinandersetzungen mit dem Steuerträger zu entscheiden, inwieweit die für eine Unterbewertung vorgebrachten Gründe eine Berücksichtigung verdienen. Jedem einzelnen Unternehmer ist es sehr genau bekannt, dass die Angemessenheit der Abschreibungen alljährlich in tausenden von Fällen zu solchen rein kaufmännischen Erörterungen zwischen Steuerbehörde und Steuerträger Anlass geben. Auch bei strengster Auffassung ist es noch nie der Steuerbehörde eingefallen, in einer solchen Minderbewertung von Vorräten einen Steuerbetrug zu erblicken. Es steht ihr vielmehr nur das Recht zu, diese Unterbewertung nicht passieren zu lassen, sofern der Steuerträger ausserstande sein sollte, wirklich stichhaltige Gründe dazu anzuführen. In diesem Stadium der Prüfung befindet sich auch die Bilanz des städtischen Brauhauses. Von irgendeinem Strafverfahren ist keine Rede, ein solche ist nicht eingeleitet, kann natürlich gar nie erfolgen und es muss daher der vom Stadtrat Kunschak gebrauchte Ausdruck „Steuerhinterziehung“ auf das schärfste zurückgewiesen werden. Was die vom Brauhaus vorgenommene Unterbewertung selbst anlangt, so war und ist sie eine vollkommen begründete. Der Steuerbehörde werden auch selbstverständlich alle für eine Unterbewertung sprechenden Gründe rückhaltlos bekanntgegeben. Um nur ein Moment hervorzuheben, sei folgendes festgestellt: Das Brauhaus hatte mit einem grossen Wiener Flaschenbierhändler ein Abkommen getroffen, wodurch es sich verpflichtete, eine ganz spezielle Biergattung, die sonst vom Brauhaus nie geführt wurde, und deren Absatz erst von dieser Firma geschaffen werden sollte, zu erzeugen. Für diesen Zweck wurde eine grosse Menge Malz in einer Spezialmarke vom Brauhaus erzeugt. Trotz vorliegendem Vertrag verweigerte die Firma die Annahme des Bieres. Das Brauhaus war daher genötigt, den gerichtlichen Klageweg zu beschreiten. Am 31. Dezember 1922, den Bilanztag, war eine Entscheidung darüber noch nicht gefällt. Die Angelegenheit gelangte vielmehr erst im März 1923 zur Austragung und die beklagte Firma verpflichtete sich zu einer Entschädigung von mehreren hundert Millionen Kronen an das Brauhaus. Es ist vollkommen klar, dass das Brauhaus angesichts des ungewissen Ausgangs des Prozesses sich für berechtigt halten musste, dieses für die Zwecke des Brauhauses

sonst unverwendbare Malz, das auf dem freien Markte natürlich nur tief unter den Erziehungskosten anbringlich gewesen wäre, in die Bilanz mit einer entsprechenden Unterbewertung einzusetzen. Ebenso klar ist es, dass ganz automatisch in der Bilanz für das Jahr 1923 der günstige Ausgang des Prozesses zur Geltung kommt, also für dieses Jahr eine entsprechend höhere Steuerzahlung erfolgt. Niemand wird in einem solchen Vorgang, den kein vorsichtiger und anständiger Kaufmann in anderer Weise beobachten kann, den Versuch einer Steuerhinterziehung erblicken. Angesichts dieser Darstellung ist es der Öffentlichkeit überlassen, sich das richtige Urteil über die ebenso schwere wie völlig aus der Luft gegriffene Beschuldigung des Stadtrates Kunschak zu bilden.

Schulunterricht und Wahlen. Zur Durchführung der am Sonntag den 21. d. stattfindenden Wahlen sind auch Schulgebäude für die Unterbringung der Wahllokale in Anspruch genommen. Mit Rücksicht auf die damit verbundenen Arbeiten wird an jenen Schulen, die für die Unterbringung von Wahllokalen bestimmt sind, der Unterricht am Samstag, den 20. d. bereits um 11 Uhr vormittags geschlossen und am Montag den 22. d. erst um 10 Uhr vormittags aufgenommen. An allen anderen Schulen ist regelmässiger Unterricht.

Neue Gemeindebauten. In der heutigen Sitzung der Gemeinderatsausschusses für technische Angelegenheiten wurde nach Anträgen des amtsführenden Stadtrates Siegel beschlossen, mit dem Bau der grossen Wohnhausanlage auf dem Margaretengürtel am Montag den 22. d. zu beginnen. Es werden dort acht Wohnhäuser errichtet, die zusammen 123 Wohnungen und 15 Einzelzimmer umfassen. Die Baukosten sind mit 11.200 Millionen Kronen veranschlagt. Ebenso wurde beschlossen, dass am Montag, den 22. d. der Bau des grossen Kindergartengebäudes neben dem Waldmüllerpark, der bekanntlich aus dem ehemaligen Matzleinsdorfer Friedhof geschaffen worden ist, begonnen werden soll.

Anschaffungen für das Bürgerversorgungshaus. In der gestrigen Sitzung des Gemeinderatsausschusses für Wohlfahrtswesen beantragte Gemeinderat Schleifer, dass für das städtische Bürgerversorgungshaus ein Betrag von 102.8 Millionen Kronen für die Nachschaffung von Wäsche, Kleidern und ähnlichen Bedarfgegenständen, zu bewilligen sei. Der Antrag wurde einstimmig angenommen.

Kein Parteienverkehr im Wohnungsamte. Wie bereits mitgeteilt, werden gegenwärtig im Wohnungsamte bauliche Veränderungen durchgeführt, die eine Erleichterung im Parteienverkehr bezwecken. Diese Veränderungen machen einen Parteienverkehr am Samstag, den 20. d. unmöglich. Dagegen wird bereits in den kommenden Woche die neue Einteilung wirksam, so dass dann dreimal in der Woche, nämlich Dienstag, Donnerstag und Samstag von 8 bis 1 Uhr Parteienverkehr sein wird.

RATHAUSKORRESPONDENZ

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

Wien, am Donnerstag, den 18. Oktober 1923. Zweite Abendausgabe.

Die Stadtbahn wird der Gemeinde übergeben. Bürgermeister Reumann hat heute abends von der Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen folgendes Schreiben erhalten:

Die Gemeinde Wien hat die Kommission für die Wiener Verkehrsanlagen ersucht, ihr den Bahnkörper der oberen und unteren Wientallinie, der Donaukanal- und Gürtellinie der Wiener Stadtbahn samt den zugehörigen Betriebsanlagen zum Zwecke der Einführung eines elektrischen Schnellbahnähnlichen Betriebes im Rahmen der Wiener städtischen Strassenbahnen leihweise zu überlassen.

Die österreichischen Bundesbahnen haben das vorgelegte auf elektrischem Tramwayverkehre beruhende Projekt von dem Gesichtswinkel geprüft, ob dasselbe ihre Interessen nicht schädige. Eine eingehende Prüfung hat ergeben, dass das Projekt der Gemeinde Wien nicht die vollkommenste Lösung des für die Stadt so wichtigen Verkehrsproblems darstellt, dass vielmehr eine solche Lösung nur bei der Einführung des elektrischen Vollbahnbetriebes zu erwarten ist, welcher auch gesteigerten Verkehrsansprüchen genügen kann, eine namhaft grössere Reisegeschwindigkeit zulässt und vor allem die Möglichkeit eines direkten Uebergangsverkehres auf die Hauptbahnstrecken bietet.

Da aber die Gemeinde Wien erklärt, dass sie nicht in der Lage sei auf das Studium des Vollbahnprojektes und eine eventuelle Anwendung desselben einzugehen und das von der Gemeinde vorgelegte Projekt immerhin eine wesentliche Besserung der derzeitigen Situation ermöglicht, vermögen die österreichischen Bundesbahnen nicht die Verantwortung auf sich zu nehmen wegen Beharrens auf einer besseren Lösung des Problems die von der Gemeinde vorgeschlagene Lösung zu vereiteln und geben hiermit die Erklärung ab, dass sie von ihrem Standpunkte der Verpachtung der Stadtbahnlinien an die Gemeinde Wien zustimmen, sofern über die Details des Pachtvertrages insbesondere über die Dauer desselben ein Einvernehmen erzielt wird. Die österreichischen Bundesbahnen sind bereit die Verhandlungen sofort aufzunehmen und dieselben raschest zu Ende zu führen.

Unmittelbar nach dem Empfang dieses Schreibens hat Bürgermeister Reumann sich an die Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen gewendet, und dem Wunsche Ausdruck gegeben, dass die Verhandlungen bereits morgen begonnen werden mögen. Ueber ausdrückliches Ersuchen der Generaldirektion wurde der Beginn dieser Verhandlungen auf Montag, den 22. d. festgesetzt, da gegenwärtig die Generaldirektion infolge befristeter Arbeiten nicht früher diese Verhandlungen aufnehmen kann.

Angesicht der Tatsache, dass die Gemeinde in ihrem Anbot die Pachtdauer bis zu dreissig Jahren beschränkt hat und die grossen mit 170 Milliarden Kronen veranschlagten Investitionen vollkommen aus eigenen Mitteln ohne jeden Bundeszuschuss durchführen wird, ist zu hoffen, dass auch diese Verhandlungen nur von kurzer Dauer sein werden. Bürgermeister Reumann hat daher sofort dem Direktor der städtischen Strassenbahnen Ing. Spängler beauftragt, mit der grössten Beschleunigung alles vorzukehren, damit mit den Arbeiten begonnen werden kann und die günstige Jahreszeit noch ausgenützt wird. Die Gemeinde hofft, dass die Verhandlungen rasch beendet sein werden und ein günstiges Ergebnis aufweisen.
