

Die Elektrisierung der Wiener Stadtbahn. Im Schoße der Wiener Gemeindeverwaltung wurde schon durch Jahre nach Mitteln und Wege gesucht, die seit 1916 brachliegende Wiener Stadtbahn zu neuem Leben zu erwecken. Eine Wiedereinführung des Dampfverkehrs durch die Bundesbahnen war von Vorneherein ausgeschlossen, da dies mit dem fast vollständigen Ruin der Bauwerke in den Tunnelstrecken gleichbedeutend gewesen wäre. Für eine Elektrisierung nach dem Muster der Stadtbahnen in anderen Großstädten, also Berlin, Paris, London oder auch Hamburg stand weder dem Bunde, der sich um die Stadtbahn überhaupt nicht viel kümmerte, noch der Gemeindeverwaltung der nötige Geldbetrag zur Verfügung. Denn die Kosten einer Elektrisierung der Stadtbahn als Schnellbahn für Massenverkehr mit Abschluß der Elektrisierung in Hütteldorf und Heiligenstadt, also mit Umsteigen von der Stadtbahn auf die Lokalbahnstrecken, wurden in Frieden mit 20 bis 30 Millionen Kronen berechnet, ohne die Kosten der Kraftstationen, für welche die Gemeinde als schon damals allein in Betracht kommende Stromlieferantin aus eigenen Mitteln hätte aufkommen müssen.

An eine Aufbringung so hoher Beträge konnte nicht gedacht werden. Da aber die vollständige Stilllegung der Stadtbahn für die Bevölkerung immer unerträglicher wurde, so trat man im Rathaus schon in den Jahren 1920 und 1921 den Gedanken näher, die Wiederinbetriebsetzung der Stadtbahn mit elektrischen Strassenbahnwagen ins Auge zu fassen, obwohl dies für die Gemeinde vom rein fiskalischen Standpunkte aus ein schweres Opfer bedeutete, da die im Frieden auf der Stadtbahn gezählten 37 Millionen Fahrgäste mittlerweile der Strassenbahn zugewachsen waren. Die mit der zunehmenden Geldentwertung verbundene Unsicherheit einerseits, die Heranziehung der Stadtbahn für den zur Entlastung des Westbahnhofes eingeleiteten Dampfverkehr auf der Gürtellinie andererseits, machte aber eine Aktion der Gemeinde bis in die letzte Zeit unmöglich. Die dauernde Untätigkeit in dieser Sache veranlasst endlich die Gemeindeverwaltung die Lösung dieser Frage selbst in die Hand zu nehmen. Ende August trat sie mit dem in der Zwischenzeit weiter verfolgten Plan der Elektrisierung der Stadtbahn mit Strassenbahnbetriebsmittel durch das bekannte Angebot an die Regierung heran und stellte hiefür ein Kapital von über 170 Milliarden Kronen zu Verfügung. Diesen großen Betrag will die Gemeindeverwaltung im Interesse der Bevölkerung in der Hoffnung aufwenden, daß die strassenbahnmäßige Elektrisierung und die vollständige Verschmelzung des neuen elektrischen Stadtbahn mit dem Strassenbahnbetriebe auch die Betriebsführung verbilligend beeinflussen wird. Ausschlaggebend für die Verfolgung dieses Projektes war auch die Erkenntnis, daß mit den Strassenbahnwagen auf der elektrischen Stadtbahn eine mittlere Reisegeschwindigkeit von 20 bis 22 km in der Stunde erzielt werden kann, also genau dieselbe Geschwindigkeit, wie sie früher beim Dampftrieb der Stadtbahn erreicht wurde, während die Strassenbahn im Durchschnitt nur eine Reisegeschwindigkeit von 12.5 km aufweist. Gegenüber dem früheren Dampftrieb der Stadtbahn ergibt sich nur der Nachteil, daß die von den Lokalbahnstrecken der Westbahn und Franz Josefsbahn kommenden Fahrgäste in Hütteldorf und Heiligenstadt umsteigen müssen, was aber durch sehr bequeme Umsteigstationen außerordentlich erleichtert wird. Gegenüber dem alten Dampftrieb ergeben sich aber bei dem Projekte der Gemeinde wieder andere Vorteile, wie die unmittelbare Ueberführung der elektrischen Stadtbahnzüge auf die Strassenbahn, und zwar einerseits durch Schaffung einer direkten Linie von Mauer, eventuell sogar von Mödling, über Hietzing auf die Wiental-

Linie und Schaffung einer direkten Linie von Favoriten über die Gürtellinie bis Heiligenstadt. Die Betriebsführung mit Strassenbahnwagen ermöglicht es - und das ist die Grundlage des Gemeindeprojektes - die bei der Strassenbahn vorhandenen großen Wagenreserven in den Tagen des stärksten Ausflugsverkehrs auf die Stadtbahn zu leiten und mit einem verhältnismässig sehr kleinen neu zu beschaffenden Wagenpark, die den Bedürfnis entsprechenden stärksten Verkehrsleistungen auf der Stadtbahn durchzuführen. Auf der Strassenbahn war früher immer und wird auch jetzt wieder der 1. November der stärkste Verkehrstag sein, während auf der Stadtbahn sich der stärkste Verkehr im Sommer an schönen Sonntagsnachmittagen ergibt. So hat die Strassenbahn in diesem Jahre am 1. November um 130 Wagen mehr in Betrieb gehabt, als am stärksten Sommersonntag und sie hat, wie hier nebenbei erwähnt werden soll, vom Zentralfriedhof in der stärksten Stunde 30.000 Menschen abgefördert, während die stärkste zu leistende Sommerfrequenz in Hütteldorf und Heiligenstadt in einer Stunde 12 bis 15000 Fahrgäste betragen wird, was sich als die dortige höchste Leistung der Dampfbahn auf den Lokalbahnstrecken darstellt. Dies zeigt auch, daß die Umsteigefahrgäste in Hütteldorf und Heiligenstadt von der zukünftigen elektrischen Stadtbahn nach dem Gemeindeprojekt leicht abgefördert werden können.

Nun wird in der letzten Zeit von verschiedenen Seiten gegen das Gemeindeprojekt eingewendet, daß man mit dem strassenbahnmäßigen Betrieb die ursprünglich für Vollbahnen erbauten Anlagen der Stadtbahn nicht richtig ausnützen kann, vor allem aber wird gegen die Notwendigkeit des Umsteigens in Hütteldorf und Heiligenstadt Sturm gelaufen. Was nun zunächst den letzteren Einwand anlangt, so muß festgestellt werden, daß alle bisherigen Elektrisierungsprojekte für die Stadtbahn, auch als vollbahnmäßige Schnellbahn, immer mit dem Abschluß der Elektrisierungsarbeiten in diesen beiden Endstationen gerechnet haben, so weit es sich um wirklich ernsthafte Projekte handelte, für welche je nach der angenommenen Verkehrsdichte, die eingangs erwähnten Kosten mit 20 bis 30 Millionen Friedenskronen berechnet wurden, die heute mit Rücksicht auf die Geldentwertung und die absolute Verteuerung der Baukosten eine Summe von 400 bis 600 Milliarden Kronen betragen würden.

Also auch bei Aufwendung so hoher Kosten für eine Vollbahnelektrisierung müsste mit einem Umsteigen in Hütteldorf und Heiligenstadt gerechnet werden, das schon aus dem Grunde nicht vermieden werden könnte, weil die Bundesbahnen zwischen ihrem und dem von der Gemeinde zu betreibenden Bahnnetz eine absolute Bahnsperre verlangen. Würde man aber das Umsteigen in Hütteldorf und Heiligenstadt vermeiden wollen, wie es beim Dampftrieb möglich war, dann müsste die Elektrisierung über Hütteldorf und Heiligenstadt hinaus auf die Lokalbahnstrecken der Bundesbahnen fortgesetzt werden, schliesslich aber auch irgendwo ein Ende haben; es würde also auch dann nur für einen Teil der an den Lokalbahnstrecken liegenden Benutzer der Stadtbahn eine Verbesserung eintreten, die aber mit sehr großen Kosten erkauft werden müsste, weil man wegen des Ausflugsverkehrs an Sonntagen mit einem außerordentlich großen elektrischen Wagenpark und mit sehr großen Kraftstationunterwerken rechnen muß, welche die Hauptkosten der Elektrisierung darstellen. Berücksichtigt man, dass sich beim Dampftrieb von den 37 Millionen Stadtbahnfahrgästen nur rund 7.5 Millionen aus den Lokalbahnstrecken zusammensetzen, wobei die Sonntagsausflügler eingerechnet sind, und daß die gegenwärtig auf den Umleitungsverkehr der Stadtbahn von der Lokalbahn auf die Stadtbahn übergehenden ständigen Fahrgäste von der Westbahn und Franz Josefsbahn täglich nur 5500 betragen, dann muß man sich wohl sagen, daß die Vermeidung des Umsteigens für diese wenigen Fahr-

Zweiter Bogen.

gäste unmöglich mit so großen Summen erkaufte werden könnte, wie sie die Weiterführung der Elektrisierung über Hütteldorf und Heiligenstadt hinaus notwendig machen würde. Hierbei muß noch erwähnt werden, daß für die Weiterführung über Heiligenstadt hinaus wahrscheinlich erst ein drittes und viertes Gleis der Franz Josefsbahn mit unübersehbaren hohen Kosten neu gebaut werden müsste. Im allgemeinen muß bezüglich einer Weiterführung der Stadtbahn über Hütteldorf und Heiligenstadt auf die Bundesbahnstrecken noch berücksichtigt werden, daß hierfür eine Betriebsführung der Gemeinde Wien überhaupt nicht mehr in Betracht käme, nachdem es die Gemeindeverwaltung nicht rechtfertigen könnte, außerordentlich hohe Kosten aufzuwenden, um Verkehrsbedürfnisse außerhalb des Weichbildes der Stadt zu befriedigen, was eine Aufgabe des Bundes ist.

Soll also die Elektrisierung der Stadtbahn durch die Gemeinde Wien durchgeführt werden, dann kommt überhaupt nur der Abschluß der Elektrisierung in Hütteldorf und Heiligenstadt in Betracht mit Umsteigen auf die Lokalbahnstrecken.

Der Vorteil einer Vollbahnelektrisierung für die Bevölkerung würde dann aber nur mehr in einer etwas höheren mittleren Reisegeschwindigkeit und in der Möglichkeit einer späteren Ueberleitung von Vollbahnbetriebsmitteln der Bundesbahnen auf die Stadtbahn bestehen, die beim jetzigen Gemeindeprojekt nicht zulässig ist. Das Gemeindeprojekt ist aber so abgefasst, daß eine spätere Vollbahnelektrisierung mit verhältnismässig geringen Umänderungen möglich ist.

Die Stations- und Gleisanlagen der Stadtbahn erfahren bei dem Gemeindeprojekt nur unwesentliche ohne große Kosten rückführbare Änderungen, die Stromzuführungsanlage ist ohne weiters für den Vollbahnverkehr möglich und auch die Unterstationen werden für eine leichte Umänderung auf höhere Spannungen, wie sie für den Vollbahnverkehr notwendig wäre, angelegt. Der Wagenpark aber ist in diesem Falle auf der Strassenbahn verwendbar. Wenn also von einigen Seiten behauptet wird, daß das Gemeindeprojekt eine Vollbahnelektrisierung für alle Zukunft verhindert, so ist es absolut unrichtig.

Dem gegenüber muß festgehalten werden, daß die Vollbahnelektrisierung in dem zulässig kleinsten die Verkehrsmöglichkeiten der Strassenbahnelektrisierung kaum erreichenden Umfange mit Abschluß in Hütteldorf und Heiligenstadt, also mit Umsteigen auf die Lokalbahnstrecken auch nach neuerlichen Berechnungen auf mindestens 400 bis 450 Milliarden Kronen einschliesslich der Unterstationen zu stehen kommen wird, gegenüber einem Aufwand von rund 170 Milliarden Kronen für das Gemeindeprojekt, wobei dieses Projekt Anschlüsse für einen Uebergang von den Stadtbahnlinien über Hietzing nach Mauer - Mödling und von der Gürtellinie nach Favoriten enthält.

Nimmt man an, daß die Fahrgastfrequenz auf der Stadtbahn trotz des inzwischen außerordentlich ausgebauten Strassenbahnnetzes und die dadurch wesentlich veränderten Verkehrsverhältnisse wieder die letzte Friedensfrequenz von 37 Millionen Fahrgästen jährlich - diese wurde auch nur zufolge der außerordentlich billigen verlustbringenden Streckenkarten erreicht - ja sogar 40 Millionen Fahrgäste erreicht, so ergibt sich folgende Ueberlegung. Für die Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitales müssen derzeit rund 15% gerechnet werden; es sind also für das zur Strassenbahnelektrisierung der Stadtbahn nötige Kapital zu diesem Zwecke jährlich rund 26 Milliarden Kronen aufzubringen, für das Vollbahnprojekt aber 60 bis 68 Milliarden Kronen. Aus dem Titel der Verzinsung und Tilgung allein entfallen daher beim Gemeindeprojekt mit Strassenbahnwagen auf einen Fahrgast rund 650 Kronen, beim Vollbahnelektrisierungsprojekt aber 1500 bis 1700 Kronen. Nachdem aber der gegenwärtige Strassenbahn-

fahrtpreis bei Berücksichtigung der verschiedenen Begünstigungstafeln, wie Früh- und Rückfahrtscheine, Vorverkaufsfahrtscheine, Strecken- und Wochenkarten, Kinder- und Schülerkarten im Durchschnitte nur 1400 K einbringt, so ist es wohl leicht zu ermessen, daß die Vollbahnelektrisierung die übrigens auch einen wesentlichen teureren Betrieb bedingt, als die Strassenbahnelektrisierung, zu so hohen Tarifen auf der Stadtbahn führen müsste, daß sie hiedurch für die Bevölkerung praktisch ohne Wert wäre. Die Stadtbahn kann aber nur dann auf eine halbwegs umfangreiche Benützung durch die Bevölkerung rechnen, wenn ihre Tarife billig sind, da sie wegen ihrer außerordentlich ungünstigen Anlage und Linienführung den eigentlichen Verkehrsknotenpunkten ausweicht, also das wesentliche Erfordernis eines innerstädtischen Massenverkehrsmittels, die Werbefähigkeit der örtlichen Lage vermissen lässt. Die Betriebsführung einer vollbahnmässig elektrisierten Wiener Stadtbahn wäre daher zweifellos ^{ebenso} zu einem dauernden Defizit verurteilt, wie es die Dampfstadtbahn war. Wenn man sogar von der teureren Betriebsführung einer elektrischen Vollbahn gegenüber der elektrischen Stadtbahn auf Strassenbahngrundlage absieht, so würde man für die elektrische Vollbahn doch jedenfalls mit einem jährlichen Betriebsmehraufwand von 34 bis 42 Milliarden Kronen für Verzinsung und Tilgung der höheren Anlagekosten zu rechnen haben. Bei ruhiger sachlicher Ueberlegung kann daher unter den heutigen schwierigen Geldverhältnissen wohl niemand ernstlich daran zweifeln, daß einzig und allein das Gemeindeprojekt die Wiedererweckung der Stadtbahn aus ihrem heutigen Schlafe bewirken kann. Die Gemeindeverwaltung ist dazu mit sehr großen Opfern, einerseits durch die Bereitstellung der finanziellen Mittel, andererseits durch die freiwillige Einrichtung einer Konkurrenz für ihre ^{Bund} Strassenbahnlinien bereit. Das Vollbahnprojekt könnte nur durch führen, bei dem eine Neigung hiefür eben nicht besteht. Es handelt sich also nicht etwa um Vollbahn oder elektrifizierte Strassenbahnbetrieb, sondern vielmehr einzig und allein um die gewaltige Verbesserung durch das Gemeindeprojekt oder die Fortdauer des derzeitigen von weiten Kreisen als unerträglich empfundenen Zustandes.

Die erste Gemeinderatssitzung. Der am 21. Oktober neugewählte Gemeinderat wurde für Dienstag, den 13. ds. zu ^{seiner} ersten Sitzung einberufen. In dieser Sitzung wird die Wahl des Bürgermeisters erfolgen. Außerdem werden die beiden Vizebürgermeister, die Vorsitzenden des Gemeinderates die Schriftführer, die Mitglieder der acht Gemeinderatsausschüsse und der verschiedenen anderen Körperschaften gewählt. Geschäftsstücke werden in dieser Sitzung nicht erledigt. Anschliessend an diese Gemeinderatssitzung hält auch der Wiener Landtag seine konstituierende Sitzung ab. Auch da erfolgt nur die Wahl der drei Präsidenten, der von dem Land Wien in den Bundesrat zu entsendenden 12 Mitglieder und verschiedener anderer Körperschaften.

Die Sammlung für die Blinden. Das Präsidium der „Wiener Volkskunst“ teilt uns mit, daß Präsident R.H. Dietrich in der vergangenen Woche mit sämtlichen Wiener Theatern, mit dem österreichischen Bühnenvereine, dem Bunde der Lichtspieltheater, den Vergnügungsetablissemmentsbesitzern, den Bar- und Varietedirektorenverbände verhandelt und bereitwillig die Zustimmung erhalten hat, daß vom Pfadfinderkorps in diesen Etablissemments für die Blinden am 11. und 12. ds. gesammelt werden darf.

RATHAUSKORRESPONDENZ

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

Wien, am Samstag, den 10. November 1923. Abendausgabe.

Auszeichnungen im Rathause. In der letzten Sitzung des Stadtsenates beantragte amtsführender Stadtrat Speiser, dass eine Reihe städtischer Angestellter des Verwaltungsdienstes und der Unternehmungen, sowie Lehrpersonen anlässlich des Festtages der Republik für ihr pflichteifriges und verdienstvolles Wirken ausgezeichnet werden soll. Es wurde beschlossen allen Senatsräten den neuen Titel „Obersenatsrat“ zu verleihen und einige Obermagistratsräte zu Senatsräten zu ernennen. Bei den übrigen Ausgezeichneten handelt es sich vor allem um Stufenvorrückungen. Mit diesem Beschlusse des Stadtsenates ist, entsprechend der seinerzeitigen Ankündigung des städtischen Personalreferenten Stadtrates Speiser, abermals eine Anzahl von pflichttreuen Angestellten des Magistrates und der städtischen Unternehmungen auszeichnungsweise vorgerückt.

Stenographieunterrichte der Gemeinde. In der letzten Sitzung des Gemeinderatsausschusses für allgemeine Angelegenheiten wurde über Antrag des GR. Hellmann beschlossen, daß an den Knabenbürgerschulen 18., Klettenhofergasse 3 und 20., Leipzigerplatz 1 und an der Mädchenbürgerschule 14., Märzstrasse 72 der Stenographieunterricht als Freigegegenstand einzuführen ist. An der Mädchenbürgerschule 16., Herbststrasse 86 soll eine neue Parallelabteilung für den Stenographieunterricht eröffnet werden. Die Anträge wurden einstimmig angenommen. Ferner wurde beschlossen, daß an den Knabenbürgerschulen I., Stubenbastei 3, VIII., Zeltgasse 7, XV., Friedrichsplatz 4, und XVII., Geblergasse 31 der Violinunterricht als Freigegegenstand einzuführen ist.

Unveränderte Kanalräumungsgebühren. Für den Monat November bleiben die Kanalräumungsgebühren unverändert und betragen daher das zwanzigfache des Monatszinses vom August 1914.

Das Historische Museum der Stadt Wien. Am Staatsfeiertag ist das Historische Museum der Stadt Wien im Rathause von 9 bis 1 Uhr für den allgemeinen Besuch geöffnet. Der Eingang ist von der Liechtenfelsgasse.