

X. Verkehrswege und Verkehrsmittel.

A. Verkehrswege.

a) Gemeindestraßen.

1. Straßenbenennungen.

Anlässlich der Aufführung von Neubauten an den durch Grundparcellierungen entstandenen oder erweiterten und noch nicht benannten Verkehrswegen wurden neu benannt:

im Jahre 1889:

im II. Bezirke die Kurzbauergasse und Laufbergergasse, auf den parcellierten Gründen des ehemaligen Thiergartens, Dr.-Nr. 15 Schüttelstraße, und die Karajangasse, zwischen der Wasner- und Bäuerlegasse;

im III. Bezirke die Bettentofengasse, zwischen der Fajan- und Jacquingasse;

im IV. Bezirke die Seisgasse, zwischen der Hugelbrunnengasse (jetzt Schönburgstraße) und Blechthurmengasse;

im V. Bezirke die Kriehubergasse, auf den parcellierten Gründen der Realität Dr.-Nr. 7 Mahleinsdorferstraße, und die Siebertgasse, zwischen dem Margarethner Gürtel und der Schallergasse;

im X. Bezirke die Feuchterslebengasse, oberhalb der Rudlichgasse;

im Jahre 1890:

im II. Bezirke die Junstraße und die von ihr abzweigende Salzachstraße, auf den Donauregulierungsgründen, zwischen der Dresdnerstraße und dem Handelsquai, ferner die Schweidlgasse, zwischen der Tabor- und Prager Reichsstraße;

im III. Bezirke die Markhofgasse, bei Dr.-Nr. 29 Schlachthausgasse;

im V. Bezirke die Anzengruberengasse, auf den parcellierten Gründen der Realität Nr. 11 Mahleinsdorferstraße, und der Fröhlichplatz, an der Lainzerstraße zwischen dieser und der Oppelgasse;

im IX. Bezirke der Bauernfeldplatz, zwischen der Liechtensteinstraße und der Porzellangasse;

im X. Bezirke der Arthaberplatz, an der Laxenburgerstraße, zwischen der David- und Schröttergasse, und die Sonnleithnergasse, zwischen der Fernforngasse und dem evangelischen Friedhofe;

im Jahre 1891:

im II. Bezirke die Ennsengasse, auf den Donauregulierungsgründen, beim Erzherzog Karl-Platz, die Pasettistraße, auf denselben Gründen, zwischen der Dresdner- und Leystraße, und die Traisengasse, bei Dr.-Nr. 85 Dresdnerstraße;

im III. Bezirke die Auenbruggergasse, bei Dr.-Nr. 3 Rennweg;

im IV. Bezirke die Schelleingasse, bei Dr.-Nr. 62 Favoritenstraße, zwischen dieser und der Blechthurmstraße;

im V. Bezirke die Hauslabgasse, zwischen der Blechthurm- und Laurenzgasse;

im IX. Bezirke die Altmüttergasse, zwischen der Fuchsthaller- und Sechshimmelsgasse;

im X. Bezirke der Laubeplatz, zwischen der Buchen-, Rothenhof- und der Mxringergasse;

im XVI. Bezirke die Maroltingergasse, zwischen der Lorenz Mandlgasse und Montclairstraße;

im Jahre 1892:

im II. Bezirke die Pöchlarnstraße, bei Dr.-Nr. 105 Dresdnerstraße, die Traunfelsgasse, bei Dr.-Nr. 7 Jägerstraße, zwischen derselben und der Klosterneuburgerstraße, und als Wehlstraße die zweite Parallelstraße in der Donaustadt, zwischen dem Handelsquai und der Engerthstraße;

im III. Bezirke die Rhunngasse, zwischen der Hohlweg- und Kleistgasse;

im VII. Bezirke die Kenyongasse, bei Dr.-Nr. 41 Seidengasse;

im XII. Bezirke die Draßhegasse, nächst der Philadelphiabrücke, zwischen der Breitenfurterstraße und der Trace der Neuen Wiener Tramway;

im XVIII. Bezirke die Hofstattgasse, zwischen der Cottagegasse und Türken-
schanzstraße;

im Jahre 1893:

im II. Bezirke auf den Donauregulierungsgründen die Kampstraße, zwischen der Pasetti- und Salzachstraße, die Kremserstraße, zwischen der Dresdnerstraße und dem Handelsquai, und die Vorgartenstraße, welche als die vierte Parallelstraße zwischen der Engerth- und Leystraße liegt;

im III. Bezirke die Streichergasse bei Dr.-Nr. 58 Ungargasse, während die bei Dr.-Nr. 52 Ungargasse eröffnete Quergasse in die Bezeichnung „Strohgasse“ einbezogen wurde, ferner die Trubelgasse, bei Dr.-Nr. 27 Hohlweggasse;

im X. Bezirke die Knöllgasse, nächst der Triesterstraße und parallel mit derselben, zwischen dem evangelischen Friedhof und dem Wasserreservoir;

im XIII. Bezirke die Hidelgasse, bei Dr.-Nr. 3 Hütteldorferstraße in Breitensee, die Kirchmehergasse, die erste Quergasse auf den parcellierten Gründen der „Neuen Welt“ in Hieging, die Kopfgasse, die zweite Quergasse auf denselben Gründen, die Lautensackgasse, auf den parcellierten Gründen der Schlossrealität in Baumgarten parallel mit der Baumgartener Hauptstraße, ferner die Sauraugasse und die Wambachergasse, bei Dr.-Nr. 21 und 17 Einsiedeleigasse in Lainz, beide parallel mit der Trace der Verbindungsbahn, endlich die Wenzgasse, als dritte Quergasse auf den Gründen der „Neuen Welt“ in Hieging.

im XVI. Bezirke die Baldiagasse, entstanden durch Parcellierung der Realität Nr. 81 Ottafriinger Hauptstraße;

im XIX. Bezirke die Begagasse, zwischen der Karl Ludwig- und Gymnasiumstraße, in die Prinz Eugengasse mündend.

Aus dem gleichen Anlasse, sowie auch aus Verkehrsrücksichten wurden abgeändert:
Im Jahre 1890:

im II. Bezirke: die Bezeichnung des unteren Theiles der Nordbahnstraße vom Hause Nr. 14 abwärts in „Am Tabor“ und jene des Straßentheiles längs der Realität Nr. 5 Am Tabor in „Trunnerstraße“;

im IX. Bezirke die Bezeichnung des oberen Theiles der Fluchtgasse in „Fuchsthallergasse“;

im Jahre 1891:

im III. Bezirke: der Name „Blumengasse“ in „Sophienbrückengasse“ und im V. Bezirke: die Bezeichnung des oberhalb des Bacherplatzes gelegenen Theiles der Wimmergasse in Pannaschgasse;

im Jahre 1892:

im II. Bezirke: die Winkelgasse in Schwarzingergasse;

im III. Bezirke: die bisher mit Magazingasse I bezeichnete Quergasse nächst dem Gebäude der k. k. Staatsdruckerei in Praetoriusgasse;

im IV. Bezirke: die Hingelbrunnengasse in Schönburgstraße;

im IX. Bezirke: der zwischen der Universitätsstraße und Ferstlgasse gelegene Theil der Schwarzspanierstraße in Garnisonsgasse;

im Jahre 1893:

im I. Bezirke: der Reichsrathsplatz in Schmerlingplatz.

Der eiserne Gehsteig über den Wienfluß, nächst dem Gumpendorfer Schlachthause, im VI. Bezirke erhielt im Jahre 1892 die Bezeichnung Wackenroder Brücke.

Die Neubenennung, beziehungsweise Namensänderung der vorangeführten Verkehrsobjecte erfolgte nach den zufolge der Gemeinderathsbeschlüsse vom 27. Mai 1873 und 29. Februar 1884 normierten Grundsätzen.

Da in den im Polizeirayon gelegenen Vorortegemeinden Verkehrswege wiederholt mit Namen bezeichnet wurden, die in den benachbarten Gemeinden bereits vorkommen, und infolge der Übelstände, welche die gleichen Straßennamen dem öffentlichen Dienste und im Verkehr verursachen, beschloß der Gemeinderath auf Ersuchen der k. k. Polizeidirection in seiner Sitzung vom 24. September 1889 bei Straßenbenennungen die Wahl von in den Vororten bereits vorkommenden Straßennamen thunlichst zu vermeiden, und hat sodann die k. k. n.-ö. Statthalterei mit Erlaß vom 29. December 1889 Zahl 67.302 die k. k. Bezirkshauptmannschaften im Wiener Polizeirayon aufgefordert, auf die in diesem Rayon gelegenen Gemeinden ihres Bezirkes einzuwirken, daß dieselben die Bezeichnung von Straßen und Plätzen mit solchen Namen, nach welchen Verkehrswege im Wiener Polizeirayon bereits benannt sind, in Zukunft unterlassen.

In dem durch die Vereinigung der Vorortegemeinden mit Wien erweiterten Gemeindegebiete ergab sich, daß von den 2200 Straßen, Gassen und Plätzen, ein Drittel Bezeichnungen führte, die mehr als einmal vorkommen.

Behufs Abänderung dieser gleichen Straßennamen wurden die dazu erforderlichen Vorarbeiten bereits im Jahre 1891 eingeleitet. Auf Grund der damals von den Bürgermeisterämtern in den ehemaligen Vorortegemeinden bekanntgegebenen Wünsche und der darnach von der städtischen Bibliotheksdirection gemachten Studien und gepflogenen Erhebungen wurde im

Jahre 1893 über die Abänderung der gleichen Straßennamen in Wien und über die Revision der bisher geltenden Normen für die Straßenbenennung und Gebäudenummerierung commissionell berathen und wurden 2 Alternativprojecte ausgearbeitet, von denen das eine die Abänderung sämtlicher gleichnamiger Straßenbezeichnungen im ganzen Gebiete Wiens, das andere aber nur die Beseitigung der gleichen Straßennamen in ein und demselben Gemeindebezirke betrifft; beide Operate wurden dem Stadtrathe zur Beschlussfassung vorgelegt.

2. Herstellung und Erhaltung der Straßen.

Das Flächenmaß der in der regelmäßigen Erhaltung der Gemeinde stehenden Straßen, Gassen und Plätze, einschließlich der Trottoire, Gehwege und Reitsteige betrug in den alten zehn Gemeindebezirken

am Ende des Jahres	im ganzen	Hieron entfallen auf	
		Fahrbahnen, Plätze, Spiegel, Talus etc. Quadratmeter	Trottoire, Gehwege und Reitsteige
1889 . .	5,133.965	3,701.978	1,431.987
1890 . .	5,185.302	3,745.577	1,439.725
1891 . .	5,265.164	3,799.631	1,465.533
1892 . .	5,309.442	3,858.205	1,451.237
1893 . .	5,465.352	4,000.080	1,465.272

Die alljährlich zu verzeichnende, nicht unbedeutende Zunahme der auf die Straßen, Gassen und Plätze entfallenden Area ist hauptsächlich durch die Eröffnung neuer und die Verlängerung oder Verbreiterung bereits bestehender Straßen und Gassen entstanden. Weiters sind aber auch durch die entgeltliche Abtretung von Gründen aus Anlaß von Häuserumbauten Straßenflächen zugewachsen.

Gelegentlich der Einverleibung der Vorortegemeinden hatte die Stadt Wien nach Art. XVIII des Gesetzes vom 19. December 1890 auch die innerhalb des erweiterten Gemeindegebietes liegenden Landes- und Bezirksstraßen in die eigene Erhaltung als Gemeindestraßen zu übernehmen. Die Bedingungen, unter welchen, und der Zeitpunkt, wann diese Übernahme zu erfolgen hat, wurden durch das Landesgesetz vom 15. Februar 1892, L. G. Bl. Nr. 13 festgestellt. Nach demselben hatte die Gemeinde Wien, außer 42 Bezirksstraßen, die im erweiterten Gebiete gelegenen Landesstraßen, und zwar: die Ruzsdorferstraße mit der Abzweigung durch die Gounoldstraße bis zur Kaiser Franz Josef-Zubiläumsbrücke über den Donaucanal, einschließlich der Brücke und deren beiderseitigen Rampen, ferner die Gürtelstraßen, Steinbauergasse, Rudolfs-gasse, Wilhelmsdorferstraße sammt der Magleinsdorferstraße im XII. Bezirke, endlich die Marx-Meidlingerstraße im V., X. und XII. Bezirke am 1. Jänner 1892 zu übernehmen.

Ein genaues Ausmaß der Fläche der durch die Einverleibung der Vororte zugewachsenen Straßen kann erst dann gegeben werden, wenn die Neuvermessung dieser Vororte, bezüglich welcher Verhandlungen zwischen dem k. k. Arrar und der Gemeinde Wien im Zuge sind, vollzogen sein wird. Nach den vorläufigen für Straßenfäuberungs- und Bepflanzungszwecke gepflogenen Erhebungen beträgt die Fläche der durch die Einverleibung der Vororte zugewachsenen Straßen rund 3,880.000 Quadratmeter, wovon beiläufig 75 Percent auf Straßen und Plätze und 25 Percent auf Trottoire, Gehwege und Reitsteige entfallen.

Von größeren Straßenherstellungen, welche in der Periode 1889—1893 zur Ausführung gelangten, sind hervorzuheben:

Im Jahre 1889: die geradlinige Durchführung der Nordbahnstraße im II. Bezirke bis zur Dresdnerstraße und die Regulierung der dortigen Umgebung mit Schaffung eines Platzes; die Durchführung der Jacqingasse, von der Gerlgasse bis zur Moßgasse im III. Bezirke; die Regulierung der Straßen rings um den Platz des deutschen Volkstheaters im VII. Bezirke.

Im Jahre 1890 fanden bedeutende, mit wesentlichen Niveauveränderungen verbundene Straßenregulierungen in der Spitalgasse und Waisenhausgasse (im IX. Bezirke) und in der Innstraße (Donaufstadt) statt. Für die Untere Weißgärberstraße, von der Regelgasse bis zur Rafumoffskygasse wurde ein neuer Durchbruch geschaffen, wodurch diese Straße eine geradere Richtung erhielt und verbreitert wurde.

Im Jahre 1891 wurde eine Anzahl größerer Straßenregulierungen vorgenommen, und zwar: im I. Bezirke: die Niveauregulierung am Franz-Josefs-Quai in der Strecke von der Rothenthurmstraße bis zur Ferdinandsbrücke, dann am Stock im Eisenplatz; im II. Bezirke: der Straßenbau in der Oberen Donaustraße beim sogenannten scharfen Eck; im III. Bezirke: die Regulierung in der Jasangasse; im VI. Bezirke: die Niveauregulierung in der Gumpendorferstraße am sogenannten Hahnlberg; im VII. Bezirke die Verbreiterung und Regulierung der Burggasse; letztere drei Regulierungen erfolgten anlässlich des Baues der Tramwaystrecken; im IX. Bezirke: Regulierungen in der Rothen Löwengasse, in der Fuchsthallergasse und in der Bleichergasse.

Weiters erfolgten Straßendurchbrüche zur Verlängerung der Nictegasse bis zur Seilerstätte im I. Bezirke und zur Verlängerung der Sofienbrückengasse bis zur Erdbergerstraße im III. Bezirke.

Infolge der zu Ende des Jahres 1891 stattgehabten Verlegung der Verzehrungssteuerlinie wurden die bereits bestandenen, jedoch nur für den Tramwayverkehr benützten Linienwalldurchbrüche in der Verlängerung der Arbeitergasse (V. Bezirk) und in der Verlängerung der Sechschimmelgasse (IX. Bezirk) verbreitert und für den allgemeinen Verkehr eröffnet.

Im Jahre 1892 wurden nur im I. Bezirke die Adlergasse und im II. Bezirke der Marktplatz angrenzend an die Krummbaumgasse im Niveau reguliert und gepflastert, dagegen wurden zur Verbesserung der Communicationen zwischen den alten und neuen Bezirken eine Anzahl von Linienwalldurchbrüchen ausgeführt, und zwar im III. Bezirke in der Verlängerung der Jasangasse; im IV. Bezirke in den Verlängerungen der Loujengasse und Starhembergasse; im V. Bezirke in den Verlängerungen der Johanngasse und Laurenzgasse; im VI. Bezirke in der Richtung der Matrosengasse und in der Nähe der Mollardgasse; im VII. Bezirke in der Verlängerung der Seidengasse; im VIII. Bezirke in den Verlängerungen der Lerchenfelderstraße und Floriangasse; im IX. Bezirke in den Verlängerungen der Säulengasse, Lazarethgasse, Fuchsthallergasse und Gemeindegasse; weiters wurde der früher nur für den Tramwayverkehr eröffnete Durchbruch in der Verlängerung der Nichtensteinsstraße verbreitert und dem allgemeinen Verkehre übergeben.

Im Laufe des Jahres 1893 fanden bedeutendere Regulierungsarbeiten im I. Bezirke am Michaelerplatz, aus Anlaß des Ausbaues der Hofburg; im III. Bezirke in der Hohlweggasse; im XVII. Bezirke am Kirchenplatz und im XIX. Bezirke in der

Neustiftgasse, oberhalb des eingewölbten Krotenbaches statt. Weiters wurde der Linienwall zwischen der Mariahilferlinie und Kurzgasse und bei der Lustandlgasse abgegraben und in der Verlängerung der Schönburgstraße zur Herstellung einer Communication durchbrochen.

Gepflasterte Straßen.

Das Ausmaß aller Pflasterflächen auf den von der Gemeinde Wien erhaltenen Straßen, Gassen und Plätzen in den alten 10 Bezirken betrug:

im Jahre	Davon entfielen:		
	im ganzen	auf Bahnhöfen, Plätze, Zwischenplätze und Spiegel	auf Trottoire
		Quadratmeter	
1889	3,183.396	2,098.029	1,085.367
1890	3,227.203	2,138.311	1,088.892
1891	3,279.660	2,181.320	1,098.340
1892	3,349.387	2,247.204	1,102.183
1893	3,488.576	2,370.052	1,118.524

In der Berichtsperiode wurden die im Folgenden angeführten Straßenflächen theils neugepflastert, theils umgepflastert, hiebei ist unter der Bezeichnung „Neupflasterung“ nicht nur die Pflasterung einer bisher ungepflasterten, sondern auch einer bereits gepflasterten Straße verstanden, wenn bei letzterer durchaus neues Material verwendet wird, daher als „Umpflasterung“ nur die Pflasterung einer bereits gepflasterten Straße mit Verwendung des alten Materiales, bezeichnet ist.

Neu gepflastert wurden in den alten Bezirken I—X:

im Jahre	Fahrbahnen	Trottoire
	Quadratmeter	
1889	72.138	13.436
1890	86.063	5.107
1891	88.299	10.580
1892	99.484	8.303
1893	86.772	6.706

Gelegentlich dieser Neupflasterungen waren umzupflastern:

im Jahre	Fahrbahnen	Trottoire
	Quadratmeter	
1889	20.191	10.336
1890	27.394	19.845
1891	34.334	22.783
1892	28.674	24.565
1893	32.530	19.599

Umgepflastert wurden in diesen Bezirken:

im Jahre	Fahrbahnen	Trottoire
	Quadratmeter	
1889	46.397	4.317
1890	27.427	4.579
1891	25.241	5.019
1892	64.091	6.068
1893	34.369	7.048

In den neugeschaffenen Bezirken XI—XIX wurden neugepflastert:

im Jahre	Fahrbahnen Quadratmeter	Trottoire Quadratmeter
1892	28.788	4.106
1893	46.219	7.253

Gleichzeitig wurden umgepflastert:

im Jahre	Fahrbahnen Quadratmeter	Trottoire Quadratmeter
1892	5.864	6.274
1893	6.824	10.490

Umgepflastert wurden in den neuen Bezirken:

im Jahre	Fahrbahnen Quadratmeter	Trottoire Quadratmeter
1892	12.237	1.011
1893	6.443	3.056

Dem immer allseitiger auftretenden Verlangen nach Herstellung von das Geräusch vermindern den Pflasterungen an Stelle des Granitpflasters wurde auch in dieser Verwaltungsperiode nach Möglichkeit entsprochen, indem eine Anzahl von Straßen oder Theilen derselben mit Asphalt oder Holzstöckeln und versuchsweise auch mit dem sogenannten Metallsicpflaster belegt wurden.

An solchen geräuschlosen Pflasterungen auf Fahrbahnen, wo früher ein solches Pflaster nicht bestand, wurden hergestellt:

a) mit asphalt comprimé:

im Jahre 1889 in der Maximilianstraße im Ausmaße von 2833 Quadratmeter; im Jahre 1890 in der Stallburggasse im Ausmaße von 673 Quadratmeter; im Jahre 1891 in der Habsburgergasse und am Stock im Eisenplatz im Ausmaße von zusammen 2328 Quadratmeter; im Jahre 1893 im I. Bezirke in der Schottengasse, Wipplingerstraße, Goldschmiedgasse, Schwarzenbergstraße, Schottengasse, Michaelerplatz, im II. Bezirke in der Großen Pfarrgasse und im XII. Bezirke in der Hufelandgasse im Ausmaße von zusammen 5527 Quadratmeter.

b) mit Holzstöckeln:

im Jahre 1889: im I. Bezirke am Bauernmarkt, in der Himmelpfortgasse, Tuchlauben, Augustinerstraße und Herrengasse; im IV. Bezirke in der Schwindgasse und Favoritenstraße und im V. Bezirke in der Hundsthurmerstraße im Ausmaße von zusammen 7301 Quadratmeter; im Jahre 1890: im III. Bezirke in der Seidelgasse; im VII. Bezirke in der Museumstraße und Zieglergasse, ferner im IX. Bezirke am Maximilianplatz, in der Spitalgasse und Kinderhospitalgasse im Ausmaße von zusammen 11.620 Quadratmeter; im Jahre 1891: im I. Bezirke in der Schulerstraße, Milchgasse, Donnergasse, Plankengasse, Dorotheergasse und am Neuen Markt; im IV. Bezirke in der Paulanergasse und Neumanngasse; im VI. Bezirke in der Gumpendorferstraße; im VII. Bezirke in der Burggasse, Zieglergasse und Westbahnstraße; im VIII. Bezirke in der Lerchengasse und im IX. Bezirke in der Waisenhausgasse im Ausmaße von zusammen 9260 Quadratmeter; im Jahre 1892: im I. Bezirke in der Bognergasse,

am Lobkowitzplatz und Franziskanerplatz, in der Rühfußgasse, Weihburggasse, Rothen-thurmstraße, Singerstraße, Tegetthoffstraße und Strauchgasse; im II. Bezirke in der Kleinen Pfarrgasse; im IV. Bezirke in der Karolinengasse; im V. Bezirke in der Grün-gasse; im VII. Bezirke in der Neustiftgasse; im VIII. Bezirke in der Piaristengasse im Ausmaße von zusammen 10.417 Quadratmeter; im Jahre 1893: im I. Bezirke am Stefansplatz, Michaelerplatz und Josefsplatz, in der Freisingergasse, Goldschmiedgasse, Helferstorferstraße, Reitschulgasse und Schausflergasse; im VI. Bezirke in der Dreihufeisengasse; im VII. Bezirke in der Rindlgasse und Zollerergasse; im VIII. Bezirke in der Zeltgasse; im IX. Bezirke in der Van Swietengasse und Marianengasse; im XII. Bezirke in der Ehrenfelsgasse; im XV. Bezirke in der Blüthengasse, Elementinengasse, Goldschlaggasse und Rosinagasse; im XVII. Bezirke am Elterleinplatz, zusammen im Ausmaße von 15.267 Quadratmeter.

c) mit Metallcypflaster:

im Jahre 1890: im I. Bezirke in der Löwelstraße, und im IV. Bezirke am Kärntnerthormarkte, zusammen im Ausmaße von 6742 Quadratmeter; im Jahre 1892: im II. Bezirke am Marktplatz, zwischen der Krummbaumgasse und Haidgasse; im III. Bezirke in der Stroß-, Beith- und Auenbruggergasse und im IX. Bezirke am Servitenplatz, zusammen im Ausmaße von 9335 Quadratmeter; im Jahre 1893: im II. Bezirke am Czerninplatz im Ausmaße von 481 Quadratmeter.

Hinsichtlich des von der Bauunternehmung C. Schlimp und N. Schefftel im Jahre 1888 ausgeführten und im Verwaltungsberichte desselben Jahres näher beschriebenen Metallcypflasters sind im weiteren Verlaufe die folgenden Vorkommnisse anzuführen.

Nachdem im Frühjahr 1889 ein kleiner Theil der Jahrbahnspflasterung aus Ursachen schadhast geworden war, welche nach der Angabe der Bauunternehmung nicht im verwendeten Materiale, sondern in der mangelhaften Manipulation der anfangs noch ungeeulten Arbeiter ihre Erklärung finden, und nachdem die schadhafte Stellen mit Zustimmung des Gemeinderathes erneuert worden waren, fand nach Ablauf des Probejahres am 10. October 1889 die commissionelle Besichtigung der im Vorjahre hergestellten Metallcypflasterung, sowohl in der Jahrbahn, als auf den Trottoiren statt, bei welcher der gute Zustand der Jahrbahnspflasterung und der längs der Trottoire aus Metallcypmasse ausgeführten Randsteine constatirt wurde.

Bei den mit Metallcypmasse belegten Trottoiren, bei welchen die Masse in einer Dicke von 5 Centimetern unmittelbar auf das Erdplanum aufgetragen worden war, ergab es sich, daß Risse und wellenartige Unebenheiten entstanden waren, woraus folgte, daß diese Art der Herstellung keine stabile Decke gibt, weil selbe vom Untergrunde abhängig ist. Die Unternehmung erklärte sich demnach auch bereit, das Trottoirpflaster im Laufe des Jahres 1890 in der Weise zu reconstruieren, daß eine Neupflasterung, bestehend aus einer 10 Centimeter hohen Betonschichte als Unterlage und einer 3 Centimeter hohen Metallcypschichte als eigentliche Pflasterdecke auf ihre Kosten und unter den früheren Haftungsverpflichtungen hergestellt wird. Diese Reconstruction der Trottoire hat in der Zeit vom 26. August bis 18. September 1890 stattgefunden. Die so hergestellten Metallcypflasterungen haben zwar bis Ende 1891 einiger Reparaturen bedurft, welche die durch drei Jahre haftende Unternehmung herstellte, doch haben sich dieselben im ganzen gut bewährt. Auch in den Jahren 1892 und 1893 mußten sowohl an der Jahrbahn, als an den Trottoiren einige Reparaturen vorgenommen werden.

Die bei Pflasterungen mittels Metallmasse bisher gemachten Erfahrungen sind folgende: Nachdem diese Masse ein Beton ist, welcher, wie schon im Verwaltungsberichte des Jahres 1888 ausgeführt wurde, aus feingepochter Hochofenschlacke, Schlacken sand und Portlandcement besteht, und da dieser Beton im breiartigen Zustande aufgetragen wird, so geschieht die Abbindung und Erhärtung des Betons auf dem Objecte selbst und es ist hiezu ein längerer Zeitraum erforderlich, während welchem in der Masse und an der Oberfläche Haarrisse entstehen, welche sich im Verlaufe der Zeit erweitern und zu Reparaturen Veranlassung geben. Die Auftragung der Metallmasse auf die Straßenoberfläche erfolgt in einzelnen, durch gerade Linien begrenzten Partien (sogenannten Tafeln), wodurch sich im Pflaster Fugen ergeben. Es hat sich nun gezeigt, daß das Metallpflaster in der Fahrbahn durch den Wagenverkehr entlang dieser Fugen eine stärkere Abnützung erleidet und ausgeschlagen wird, daher sich die Nothwendigkeit der Vornahme von Reparaturen hauptsächlich an diesen Stellen ergibt.

Da aber das Probepflaster in der Reichsrathsstraße nach einem fünfjährigen Bestande sich im guten Zustande befindet und die bisher ausgeführten Reparaturarbeiten verhältnismäßig nicht bedeutend sind, so kann das Metallpflaster für Straßen, welche einen geringeren Wagenverkehr besitzen, umsomehr als empfehlenswerth bezeichnet werden, als der Preis von 4 fl. per 1 Quadratmeter bei der Neuherstellung gegenüber den Preisen für Granit-, Asphalt- oder Holzstockpflaster nur beiläufig die Hälfte beträgt.

Bezüglich der Anzahl und Gattung der im abgelaufenen Quinquennium für Neu- und Umpflasterungen verwendeten Steine, sowie bezüglich des Schotter- und Sandverbrauches und der aus den städtischen Steinbrüchen in und bei Mauthausen eingelieferten Pflastersteine wird hier auf die in den bezüglichen Jahrgängen des Statistischen Jahrbuches der Stadt Wien enthaltenen Angaben verwiesen.

Zur Pflasterung besonders stark befahrener Straßen wurden auch in dieser Berichtsperiode Granitsteine aus den Brüchen von Wilshofen in Baiern, dann von Schärding in Oberösterreich und seit dem Jahre 1892 auch noch aus anderen Brüchen in Oberösterreich und Böhmen, welche die Mauthausener Steine an Härte überragen, verwendet.

Von derlei Steinen wurden geliefert:

im Jahre	Würfel	halbe Würfel (Zwidel)	Rechtecksteine (0.18 Meter lang und hoch, 0.13 Meter breit)
1889 . . .	174.109	6.000	30.000
1890 . . .	250.000	2.000	25.000
1891 . . .	372.000	4.000	40.000
1892 . . .	732.216	18.140	165.612
1893 . . .	807.868	22.644	54.388

Wie aus den Verwaltungsberichten für die Jahre 1885 und 1886 zu entnehmen ist, wurden in den benannten Jahren am Stefansplatze in der Fahrbahn vor dem Zwettelhofe und dem fürsterzbischöflichen Palais Probepflasterungen mit Würfeln aus Porphyr und aus Granit von verschiedenen Bezugsorten zu dem Zwecke ausgeführt, um vergleichende Beobachtungen über die Widerstandsfähigkeit und die Art und Weise der Abnützung dieser Steingattungen anzustellen.

Diese Probepflasterungen wurden fortgesetzt beobachtet und erfolgte am 21. Mai 1890 an je einer Stelle der verschiedenen Probepflasterungen durch Aufbrechen derselben die Entnahme von Steinen, um hinsichtlich ihrer Abnützung genaue Messungen vornehmen zu können.

Über das Resultat der vier- bis fünfjährigen Beobachtungen und den Zustand der im Mai 1890 aufgebrochenen Steine ist Folgendes zu bemerken.

Die im Jahre 1885 vorgenommenen Probepflasterungen wurden ausgeführt:

1. mit Porphyrwürfeln, bezogen aus Galizien;
2. mit Granitwürfeln von Mauthausen in Oberösterreich;
3. mit Granitwürfeln von Bilshofen in Baiern;

bei den im Jahre 1886 ausgeführten Probepflasterungen wurden verwendet:

4. Würfel von den Olshaner Steinbrüchen in Mähren;
5. Granitwürfel lichter Färbung von den Brüchen in Dornach in Oberösterreich;
6. Granitwürfel dunkler Färbung von den Brüchen in Dornach in Oberösterreich;
7. Granitwürfel von den Brüchen zu Perg bei Mauthausen.

Es muß vor allem bemerkt werden, daß die Fahrbahn, in welcher die Probepflasterungen vorgenommen wurden, schmal ist und einen sehr starken Wagenverkehr besitzt.

Die während der ganzen Probezeit gemachten Beobachtungen ergaben, daß bei den Pflasterungen, welche aus den galizischen Porphyrwürfeln und aus den Granitwürfeln von Mauthausen hergestellt waren, Schlaglöcher vorkamen, zu deren Beseitigung schon während der Probezeit Umpflasterungen geringeren Umfanges vorgenommen werden mußten, während bei den übrigen fünf Proben ein solcher Mangel nicht vorkam; es ergibt sich daraus, daß sowohl die Porphyrwürfel als auch die Mauthausenerwürfel, eine ungleiche, das heißt theilweise ungenügende Härte besitzen, was die Bildung von Schlaglöchern veranlaßt, während die übrigen 5 Steinforten eine gleichmäßige Abnützung zeigten, also in Härte und Gefüge gleichartig sind.

An den aufgebrochenen Steinen wurden durch möglichst sorgfältige Abmessungen folgende durchschnittliche Abnützungen in ihrer Höhendimension durch den Wagenverkehr pro Jahr constatirt. Dieselbe betrug bei den Porphyrwürfeln und bei den Granitwürfeln aus Mauthausen (Probe 1 und 2) 3.8 Millimeter;

bei den Würfeln von Bilshofen (Probe 3) 1.5 Millimeter;

bei den Würfeln aus den Olshaner Brüchen (Probe 4) 3.5 Millimeter;

bei den Würfeln lichter Färbung aus Dornach (Probe 5) 2.7 Millimeter;

bei den Würfeln dunkler Färbung aus Dornach (Probe 6) 1.9 Millimeter;

bei den Würfeln aus Perg (Probe 7) 2 Millimeter.

Die Porphyrwürfel waren an der überfahrenen Kopffläche etwas hohl (ausgefahren), alle anderen Steingattungen etwas abgerundet.

Es hat sich bei diesen Proben die schon anderweitig gemachte Beobachtung bestätigt, daß sich die harten Steine an den befahrenen Kopfflächen weniger abnützen als abrunden, weil der Hauptangriff der Pferdestollen in den Pflasterfugen, also an den Ranten und Ecken der Würfel stattfindet, daß weiters Würfel aus hartem und feinkörnigem Granit durch die Abnützung glatter werden als weichere Steine oder solche von größerem Korn.

Hinsichtlich der in die specielle Erprobung am Stefansplatze nicht einbezogenen Granitwürfel aus den Brüchen von Schärding in Oberösterreich ist zu bemerken,

daß Schärdinger Würfel bei den Straßenpflasterungen in Wien schon seit längerer Zeit und in bedeutenden Quantitäten zur Pflasterung von Straßen mit starkem Wagenverkehr zur Verwendung gelangten. Die Erfahrungen haben gezeigt, daß diese Steingattung bezüglich ihrer großen und gleichmäßigen Härte, Dauerhaftigkeit und Widerstandsfähigkeit zu den besten hierorts für Pflasterungen verwendeten Gattungen gehört und daß die Schärdinger Würfel den Bilshofener Würfeln in der Qualität wenig oder gar nicht nachstehen.

Im Hinblick auf die durchgeführten Proben und auf die bei den Pflasterungen in Wien überhaupt gemachten Beobachtungen hat sich Folgendes ergeben.

Die der Probe unterzogenen Porphyrwürfel aus Galizien sind nicht besser, als die gewöhnlichen Mauthausener Würfel, daher deren Verwendung zu Straßenpflasterungen in Wien mit Rücksicht auf den hohen Preis nicht zu empfehlen ist.

Die aus den Brücken in Mauthausen kommenden Würfel sind zwar ebenfalls kein besonders gutes Pflastermaterial; da aber der Preis dieser Steingattung wesentlich billiger ist, als der aller anderen, so erscheint dieses Materiale für die Pflasterung von Straßen mit geringerem Verkehr aus ökonomischen Rücksichten geboten, weil sonst die Deckung des Jahresbedarfes an Pflastersteinen mit ungleich größeren Kosten als jetzt verbunden wäre.

Für stark befahrene Straßen (Lastenstraßen) erscheinen die Pflastersteine aus den Brücken von Bilshofen, dann von Schärding, Dornach, Perg, sowohl hinsichtlich ihrer Qualität als auch ihres Preises, besonders geeignet.

Die aus den Olshaner Brücken kommenden Würfel sind als gute Pflastersteine zu bezeichnen und es sind dieselben für Wien auch verwendbar, wenn deren Preis nicht wesentlich höher ist, als jener der Mauthausener Würfel.

Eine andere im Pflasterungswesen wichtige Frage ist jene, welche sich auf die Gattung des zur Fugenfüllung bei Steinpflasterungen am zweckmäßigsten zu verwendenden Materials bezieht.

Über Auftrag des Gemeinderathes wurden bei der Umpflasterung der Kärntnerstraße von der Ringstraße bis zur Elisabethbrücke im Monate October 1886 einzelne Strecken der Pflasterung mit verschiedenen Fugenfüllungen hergestellt (siehe Verwaltungsbericht vom Jahre 1886) und zwar:

1. eine Strecke mit Asphaltpurrogat aus Briquetpach zc.,
2. eine Strecke mit Asphaltpurrogat aus Schiffspach zc.,
3. eine Strecke mit Cementmörtel im Mischungsverhältnisse von Cementkalk zu Sand wie 1 : 2,
4. eine Strecke mit Cementmörtel im Mischungsverhältnisse von 1 : 3,
5. eine Strecke mit gesiebtem Mauererschutt.

Nach mehr als 3 $\frac{1}{2}$ -jährigem Bestande, während welcher Zeit diese Probestrecken sorgfältig beobachtet wurden, erfolgte am 16. Mai 1890 eine commissionelle Besichtigung der Probestrecken, wobei einzelne Theile derselben aufgebrochen wurden. Über das Resultat der mehrjährigen Beobachtungen und der Besichtigung am 16. Mai 1890 wurde ein Protokoll aufgenommen, welches im wesentlichen Folgendes enthält.

Bei den mit Asphaltpurrogaten (Probe 1 und 2) hergestellten Pflasterungen war das Füllmaterial auch unter die Steine eingedrungen; die Masse haftet an den Steinen sehr fest, wodurch das Aufbrechen des Pflasters mit großen Schwierigkeiten verbunden

ist, und hiebei einzelne Steine beinahe zertrümmert werden mußten. Es zeigte sich weiters, daß diese Asphaltsurrogate bei warmer Witterung mehr weniger plastisch bleiben, ja so weich werden, daß eine Bewegung (ein langjames Abfahen) der Fugenfüllung nach der Convexität der Straße, von der Mitte der Straße gegen das Kinnfal zu stattfindet, daselbst zutage tritt und einen förmlichen Überzug bildet. Die Fugenfüllung mit diesen Asphaltsurrogaten gibt ein sehr standhältiges Pflaster, weil die einzelnen Steine durch die Füllung sehr festgehalten werden und ein Eindringen von Wasser in den Untergrund ausgeschlossen ist; allein die Abnützung der Steine an ihrer Oberfläche ist die gleiche wie bei den anderen Fugenfüllungen. Das wesentlichste Bedenken, welches gegen die allgemeinere Anwendung von Asphalt und Asphaltsurrogaten zur Fugenfüllung bei Steinpflasterungen erhoben werden kann, besteht in den bedeutend hohen Preisen von 90 kr. bis 1 fl. pro Quadratmeter und in dem Umstande, daß zum Zwecke der Herstellung, des Betriebes und der Erhaltung der sich stets vermehrenden unterirdischen Versorgungsnetze das Aufbrechen der Pflasterungen oft und vielseitig stattfinden muß, welche Arbeit schwierig, zeitraubend, mit Materialverlusten verbunden und kostspielig ist.

Die Fugenfüllungen mit Cementmörtel (Proben 3 und 4) ergaben, insbesondere bei Probe 3, daß dieses Materiale das Eindringen von Wasser unter das Pflaster hintanhält, daß die erhärtete Mörtelmasse in den Fugen an den Steinen anhaftet, sich jedoch beim Aufbrechen wieder leicht ablöst, und daß die Pflastersteine einen guten Halt gewinnen, wodurch die Pflasterung standhältig wird. Cementmörtel wird auch in anderen Städten vielfältig zu Fugenfüllungen bei Stein- und selbst bei Holzpflasterungen verwendet, allein es ist nothwendig, daß dem Mörtel eine entsprechende Zeit zur Erhärtung gelassen wird, wodurch für die öffentliche Passage der Nachtheil entsteht, daß das bereits fertige Pflaster durch mehrere Tage dem Verkehre entzogen bleibt.

Was endlich die Verwendung von gesiebttem Mauererschutt zur Fugenfüllung anbelangt, so hat die durchgeführte Probe (Nr. 1) ergeben, daß dieses Materiale im Gegenjase zu der gewöhnlichen Sandfüllung einen günstigen Einfluß auf die Haltbarkeit des Pflasters nicht auszuüben imstande ist, daher Mauererschutt, welcher in früheren Jahren zu Pflasterungen in Wien verwendet, wegen der großen Staubbelaästigung aber außer Gebrauch gesetzt wurde, weiterhin nicht mehr in Betracht zu ziehen wäre.

Nachdem der Gemeinderath im Hauptvoranschlage für das Jahr 1892 einen Betrag von 100.000 fl. für Mehrauslagen infolge der Verbesserung der Pflasterungsmethode bewilligte, wurden über Genehmigung des Stadtrathes die Versuche mit der Verwendung von hydraulischem Kalkmörtel und von Portlandcementmörtel, dann von Kunstasphalt zur Fugenfüllung im ausgedehnten Maße fortgesetzt, und bei allen Pflasterungen eine 15 Centimeter hohe Unterlage aus Rundschotter hergestellt.

Bei Anwendung von hydraulischem und Cementmörtel ergab sich wieder die Nothwendigkeit, die fertigen Pflasterflächen durch längere Zeit dem Fuhrwerksverkehre zu entziehen, damit der Mörtel in den Fugen erhärten kann, weil sonst die Verwendung dieser ziemlich kostspieligen Fugenfüllung gar keinen Vortheil bringt. Nun ist es eine bekannte Thatjache, daß jede Arbeit auf Straßen, wodurch in denselben der Verkehr behindert oder ganz unterbrochen wird, äußerst störend auf den öffentlichen Verkehr einwirkt, und daß sowohl das Publicum im allgemeinen als auch die Hausbesitzer, Gewölbseinhaber und Wohnparteien in der in Pflasterung begriffenen Straße eine möglichst rasche Beendigung der Arbeit fordern. Wird nun eine solche Straße, deren Pflasterung eigentlich

fertig ist, wegen der erforderlichen Zeit zur Erhärtung des zur Fugenfüllung verwendeten Mörtels, noch durch acht und mehr Tage dem Verkehre entzogen, so wird der allgemeine Unwille rege und es erscheint diese Art der Fugenfüllung, besonders in Straßen mit starkem Verkehre wenig empfehlenswerth. Nachdem ferner die nach Ablauf von mehreren Monaten angestellten Untersuchungen ergeben haben, daß der zur Fugenfüllung verwendete hydraulische Mörtel noch immer nicht genügend erhärtet war, ja in manchen Fällen durch die Einwirkung des Wagenverkehrs seinen Zusammenhang verloren hatte, wurde die weitere allgemeine Verwendung dieser Art der Fugenfüllung wieder eingestellt und der Stadtrath faßte in der Sitzung vom 23. September 1892 folgende Beschlüsse:

1. Bei Straßenpflasterungen mit Granitsteinen ist in stark befahrenen, sowie in steil ansteigenden Straßen zur Fugenfüllung Asphalt, in allen anderen Fällen Sand zu verwenden.
2. Das Stadtbauamt wird beauftragt, die Versuche mit Verguß der Fugen durch Cementkalkmörtel in geeigneter Weise und in beschränktem Ausmaße fortzusetzen und über die gesammelten Erfahrungen zu berichten.

Hinsichtlich der Holzstöckelpflasterungen ist zu bemerken, daß bisher zu solchen Pflasterungen imprägnirte Holzstöckel von 10 oder 13 Centimeter Höhe verwendet wurden, welche eine Betonunterlage in der Dicke von 18 bis 20 Centimeter erhielten.

Über das Ansuchen einer Unternehmung genehmigte der Gemeinderath im Jahre 1891 bei einigen Objecten die probeweise Herstellung von Holzpflasterungen mit nur 8 Centimeter hohen imprägnirten Holzstöckeln auf einer 0,15 Meter dicken Betonunterlage; die Unternehmung mußte jedoch eine Caution erlegen, ferner eine fünfjährige Haftung und die Verpflichtung übernehmen, daß sie, im Falle als dieses Pflaster sich nicht bewährt, die Auswechslung desselben gegen ein solches mit 10 Centimeter hohen Stöckeln auf einer 0,18 Meter dicken Betonunterlage vornehmen muß. In der kurzen Zeit bis Ende 1893 konnte ein Urtheil über die Haltbarkeit der Pflasterungen mit 8 Centimeter hohen Holzstöckeln nicht gefällt werden; diese Pflasterungen befanden sich zu Ende des Jahres 1893 in gutem Zustande.

Nichtgepflasterte Straßen.

Das Ausmaß der nicht gepflasterten (macadamisirten oder beschotterten) Flächen auf den von der Gemeinde erhaltenen Straßen, Gassen und Plätzen betrug in den 10 alten Gemeindebezirken:

im Jahre	im ganzen	davon entfallen auf	
		Fahrbahnen, Plätze und Zwischenplätze	Gehwege und Reitsteige
		Quadratmeter	
1889	1,950.569	1,603.949	346.620
1890	1,958.099	1,607.266	350.833
1891	1,985.504	1,618.311	367.193
1892	1,960.055	1,610.835	349.220
1893	1,976.776	1,630.028	346.748

Die seit mehreren Jahren erörterte Frage über die Instandsetzung und Erhaltung der nichtgepflasterten Straßen hat durch den Gemeinderathsbeschuß vom 12. März 1889 ihre Erledigung, wie folgt, gefunden:

1. Hat als Regel zu gelten, daß die stark befahrenen Straßen künftig mit Gebirgsschlögelschotter zu beschottern, die schwächer befahrenen dagegen in macadamartiger Weise herzustellen, d. i. zuerst mit Gebirgsschlögelschotter zu schottern und dann mit Kiefelschotter zu überziehen sind. Die macadamartige Herstellung von Straßen ist auf ein Minimum zu reducieren.

2. Es bleibt im I. Bezirke dem Ermessen des Stadtbauamtes, in den übrigen Bezirken dem Ermessen der Bezirksvorsteher überlassen, welche Straßen als stärker, und welche als schwächer befahren anzusehen sind, — welche Straßen sohin nur mit Gebirgsschlögelschotter, und welche auch unter Verwendung von Gebirgskiefelschotter zu erhalten sind; bei den erstgenannten Straßen ist eine Comprimierung des Schotters mittels Walzen vorzunehmen.

3. Die Schotterstraßen sind nach dem Grade der Frequenz in ein Verzeichnis zusammen zu stellen, welches alljährlich vorzulegen ist; alljährlich ist wenigstens eine Straße in die Pflasterung einzubeziehen.

4. Bei Neuherstellung von Straßen, deren Pflasterung technisch unmöglich ist, sind dieselben macadammäßig in der Weise herzustellen, daß sie einen Unterbau von groben Schotter erhalten, welcher, bevor der Kiefelschotter daraufkommt, mittels der Walze in vorschriftsmäßiger Weise zu befestigen ist.

Bei bestehenden stark befahrenen Straßen ist zur Beschotterung in Zukunft statt des Kiefels ein etwas gröberes Materiale zu verwenden. —

Die Gemeinde Wien besitzt zur Conservierung der ungepflasterten Straßen 11 große Straßenwalzen mit Pferdebetrieb.

3. Säuberung und Bespritzung der Straßen.

Straßensäuberung.

Die Säuberung der Straßen, Gassen und Plätze wurde im I. Bezirke durch die allgemeine österreichische Transportgesellschaft auf Grundlage des bis 30. Juni 1893 abgeschlossenen Vertrages, in den übrigen neun alten Vorstadtbezirken durch die Gemeinde in eigener Regie, und zwar unter der Leitung und Überwachung der Bezirksausschüsse besorgt, wobei der im Verwaltungsberichte des Jahres 1888 näher beschriebene Vorgang auch weiters eingehalten wurde. Nachdem schon seit Jahren bezüglich der Verlegung der Straßensäuberung in die Nachtzeit oder in die frühen Morgenstunden Anträge gestellt und Beratungen gepflogen worden waren und nachdem die Gemeinde schon im Jahre 1882 dreikehrmaschinen angekauft und dem VII. Bezirke zur probeweisen Verwendung zugewiesen hatte, in letzterer Beziehung aber keine brauchbaren Resultate zustande kamen, genehmigte der Gemeinderath mit Beschluß vom 7. Jänner 1890, daß im IX. Bezirke ein Versuch mit der Säuberung der Straßen zur Nachtzeit und in den frühen Morgenstunden gemacht werde und daß zu diesem Behufe

1. die früher im VII. Bezirke befindlichen dreikehrmaschinen zur Verfügung gestellt werden;

2. daß wegen Instandsetzung der Maschinen, dann wegen Sicherstellung der Bespannung für dieselben und wegen Beistellung der Wasserwagen zum Bespritzen Verhandlungen einzuleiten sind; endlich

3. der Vorsteher des IX. Bezirkes nach Ablauf von drei Monaten über die bei der Maschinenkehrung gemachten Wahrnehmungen zu berichten habe, wobei die Leistungs-

fähigkeit der Maschinen, die Kosten des Betriebes, das Erfordernis für die Erneuerung der Bürstenwalzen und Reparaturen an den Rehrmaschinen, ferner der Bedarf an Stationisten in den der Säuberung mit Maschinen unterzogenen Straßen und der hieraus sich ergebenden Auslagen an Löhnungen ins Auge zu fassen sind, damit ein erschöpfender Vergleich zwischen den Kosten der Säuberung mit Maschinen zur Nachtzeit und jenen der Säuberung mit Arbeitern zur Tageszeit ermöglicht wird.

Nach erfolgter Bestellung des Contrahenten für die Bespannung und den Betrieb der drei Rehrmaschinen und für die Beistellung des Wasserwagens sammt Arbeitern zum Vorspritzen bei der Maschinenkehrung wurde mit dieser Art der Säuberung anfangs des Monats Juni 1890 begonnen und dieselbe durch sechs Monate (bis Ende des Monats November) fortgesetzt. Dem Auftrage des Gemeinderathes entsprechend erstattete der Bezirksvorsteher nach Ablauf der ersten drei Monate (Juni, Juli, August) einen Bericht, aus welchem folgende Daten hier angeführt werden:

1. In die Nachtsäuberung mit den drei Rehrmaschinen wurden die Bahnhöfe der Währingerstraße, Universitätsstraße, Alserstraße, Spitalgasse, Porzellangasse, Rusdorferstraße und Lichtensteinstraße, zusammen mit einer Säuberungsfläche von 93.200 Quadratmeter einbezogen.

2. Die Kehrung der vorbenannten Straßen erfolgte täglich von 12 Uhr nachts bis 7 Uhr früh mit einer einstündigen Unterbrechung, also in sechs Arbeitsstunden, daher auf jede Rehrmaschine pro Stunde eine Leistung von 5178 Quadratmeter Straßenreinigung entfällt.

3. Zum Häufeln und Verladen des von den Rehrmaschinen in die Straßenrinnale geschafften Materiales waren täglich von 5 bis 7 Uhr früh, also durch zwei Stunden, 8 bis 9 Partieführer und 45 bis 58 Tagelöhner in Verwendung.

4. Zur Beseitigung größerer Verunreinigungen waren in den bezeichneten, der Nachtsäuberung unterzogenen Straßen während des Tages zusammen 22 sogenannte Stationisten vertheilt.

5. Im Laufe dieser drei Monate wurden bei den drei Maschinen die dazu gehörigen 6 Bürstenwalzen mit neuem Pflasterabesaß versehen, dagegen ist eine Reparatur an den Maschinen nicht vorgekommen.

6. Die Gesamtkosten für die Nachtsäuberung mit Rehrmaschinen in den benannten sieben Straßen, sammt Arbeitslohn für die Stationisten und das Personale beim Häufeln, Bürstenwalzenerneuerung und Besenabnutzung betrugen in den drei Monaten Juni, Juli, August 1890 mit 91 Arbeitstagen 5441 fl. 59 kr., woraus sich die durchschnittlichen Kosten per Tag mit 59 fl. 80 kr. berechnen.

In demselben Berichte wurden auch die Kosten, welche früher die Säuberung zur Tagzeit mittels Handarbeit dieser sieben der Maschinenkehrung probeweise unterzogenen Straßen während der gleichen Zeit von 91 Arbeitstagen verursachten, detailliert nachgewiesen und dieselben zusammen mit 3461 fl. 43 kr. oder per Tag mit 38 fl. 4 kr. beziffert, woraus sich ergibt, daß das System der Nachtsäuberung mit Verwendung von Rehrmaschinen um 57,2 Percent theurer zu stehen käme, als jenes der Säuberung zur Tageszeit mittels Handarbeit.

In den zwei folgenden Monaten (September und October) wurde die Säuberung zur Nachtzeit mit Rehrmaschinen in der gleichen Weise wie in den vorhergehenden drei Monaten fortgesetzt, wobei jedoch eine Verringerung der Zahl der Stationisten von

22 Mann auf 14 sich als zulässig erwies und die durchschnittlichen Kosten per Tag von 59 fl. 80 kr. (in den Monaten Juni, Juli, August) auf 52 fl. 16 kr. (in den Monaten September und October) sich verminderten, welche Kosten aber immer noch um 37,1 Procent höher sind, als jene für die Tagsäuberung mit Handarbeit.

Die in vorbeschriebener Weise während eines längeren Zeitraumes durchgeführte Probe führte zu dem Resultate, daß das System der Straßensäuberung mit Verwendung von Rehrmaschinen zur Nachtzeit und in den frühen Morgenstunden bedeutend theurer zu stehen kommt, als die jetzt übliche Methode der Straßensäuberung durch Handarbeit zur Tageszeit.

Die probeweisekehrung mit Maschinen zur Nachtzeit wurde im IX. Bezirke auch im Jahre 1891 auf den Hauptverkehrsstraßen in demselben Umfange wie im Vorjahre fortgesetzt, doch war nach dem vom Vorsteher des Bezirkes am Schlusse des Jahres eingelangten Berichte über die hierbei gemachten weiteren Beobachtungen das Resultat in finanzieller Beziehung nicht günstiger als im Vorjahre; auch die Gründlichkeit der Reinigung läßt bei feuchtem Wetter und auf schlechtem Pflaster viel zu wünschen übrig; die mit der Maschinenkehrung zur Nachtzeit gemachten Erfahrungen haben daher nicht befriedigt und es wurde diese Art der Säuberung im IX. Bezirke auch nicht weiter fortgesetzt.

Über ein Ansuchen des Vorstehers des VII. Bezirkes hat der Gemeinderath mit dem Beschlusse vom 22. April 1890 bewilligt, daß die Säuberung der Mariahilferstraße in der Nacht durch Handarbeit vorgenommen werde. Gleichzeitig wurde angeordnet, über alle mit dieser Art der Säuberung verbundenen Kosten für Löhnungen, Controle, Rothbeleuchtung u. separat genaue und detaillierte Rechnung zu führen und feinerzeit zu berichten.

Nachdem die Säuberung der Mariahilferstraße zur Nachtzeit mittels Handarbeit vom 26. April bis 14. October 1890 stattgefunden hatte, überreichte der Vorsteher des VII. Bezirkes einen Bericht mit folgenden wesentlichen Angaben:

1. Die Reinigung erfolgte von 12 Uhr nachts bis 6 Uhr früh durch drei Arbeiterpartien, jede bestehend aus einem Partieführer und sechs Mann, welche über Tags frei sind.

2. Jeder Partie ist zur Beleuchtung der Arbeitsstelle eine transportable, an einem Pfostenständer befestigte große Petroleumlampe mit Reflexschirm beigegeben.

3. Das Vorspritzen der Straße erfolgt mit Gießkannen, erscheint aber nur selten nothwendig, weil die Morgenfeuchtigkeit sich dem Kehricht mittheilt und eine Staubeentwicklung gewöhnlich nicht eintritt.

4. Um 5 Uhr morgens erscheinen die Wagen, welche die an den Seitengrenzen der Straße gemachten Kehrichthäufen unter Mithilfe der Arbeiter sammeln und abführen, so daß um 6 Uhr früh die ganze Straße vollständig gesäubert ist.

5. Die in drei Partien eingetheilten neun Tagarbeiter als Stationisten treten um 6 Uhr früh in Dienst, um tagsüber sofort die Pferdeabfälle und sonstigen Verunreinigungen zu beseitigen.

6. Die Vergleichung der täglichen Kosten der früheren Tag- und jetzigen Nachtsäuberung exclusive der Kehrichtverföhrung, welche in beiden Fällen die gleichen Auslagen verursacht, stellt sich folgendermaßen dar:

a) frühere Tagsäuberung:

3 Partieführer à fl. 1.20	fl. 3.60
24 Tagelöhner à fl. 1.10	„ 26.40
zusammen	fl. 30.—

b) jetzige Nachtsäuberung:

3 Partieführer à fl. 1.20	fl. 3.60
18 Nachtarbeiter à fl. 1.10	„ 19.80
9 Stationisten à fl. 1.—	„ 9.—
dem controlierenden Aufseher per Nacht	„ 1.—
Kosten der Nothbeleuchtung per Nacht	„ —14.35
	fl. 33.54.35

Es ist daher die Nachtsäuberung um 11,8 Procent theurer als die frühere Tagsäuberung; jedoch hat nach diesem Berichte diese Art der nächtlichen Reinigung die allgemeine Zustimmung der Bevölkerung gefunden und sich vollkommen bewährt.

Auch im Jahre 1891 wurde im VII. Bezirke die Säuberung der frequentierten Straßen und in den Jahren 1892 und 1893 aller Straßen dieses Bezirkes zur Nachtzeit mit Handarbeit vorgenommen, und hat sich auch da allseitig bewährt; die Kosten stellten sich um ungefähr 23 Procent höher, als jene der früheren Tagsäuberung.

Zum Zwecke der Schneensäuberung wurden im Jahre 1890 drei, im Jahre 1891 zwei und im Jahre 1892 drei neue Schneepflüge beschafft, daher am Ende des Jahres 1893 31 Schneepflüge im Besitze der Gemeinde waren, wovon acht Stück dem II. Bezirke, je vier dem III. und X., je drei dem IV., VII. und IX. Bezirke und je zwei dem V., VI. und VIII. Bezirke zugewiesen sind.

Nachdem der mit der allgemeinen österreichischen Transportgesellschaft zuletzt bestandene fünfjährige Vertrag, womit dieser Gesellschaft die Versorgung der Straßenäuberung im I. Bezirke und der damit in Verbindung gebrachten sonstigen Leistungen gegen Bezahlung eines jährlichen Pauschalbetrages von 370.000 fl. übertragen war, am 30. Juni 1893 zu Ende ging, mußte noch vor Ablauf des Vertrages für die weitere Versorgung dieses Geschäftes Vorsorge getroffen werden, wobei ins Auge zu fassen war, ob diese Versorgung entweder, wie seit 20 Jahren, wieder an eine Unternehmung gegen ein Pauschale vergeben, oder in die eigene Regie der Gemeinde Wien übernommen werden soll.

Auf Grundlage der am 16. März 1893 abgehaltenen Offertverhandlung wegen Übertragung der Straßenäuberung im I. Bezirke an eine Unternehmung gegen Pauschalvergütung, ferner der von den Ämtern erstatteten Berechnungen und Referate über die eigene Regie, haben sowohl im Stadtrathe als auch im Gemeinderathe eingehende Berathungen in dieser Angelegenheit stattgefunden und es wurde in der Gemeinderathssitzung vom 14. Juni 1893 folgender Beschluß gefaßt:

„Es ist die Straßenreinigung des I. Bezirkes vom 1. Juli d. J. an, in die eigene Regie der Commune in der Art zu übernehmen, daß vorerst ein Provisorium bis 1. October l. J. eingeführt wird.“

Die Einführung der Straßenäuberung im I. Bezirke in eigener Regie der Gemeinde erfolgte in derselben Weise, wie selbe in den anderen alten Bezirken besteht, indem die Leitung und Überwachung dem Bezirksvorsteher übertragen, die erforderlichen Requisiten und Werkzeuge beschafft, das Straßenäuberungs-Perfonale aufgenommen und die zur Straßenäuberung, Abtrichsverföhrung und Bespritzung erforderlichen Fuhrwerksleistungen im Offertwege an Contrahenten vergeben wurden.

Dieses Provisorium wurde mit Gemeinderathsbeschluß vom 29. September 1893 bis 30. Juni 1894 verlängert und angeordnet, daß der Bericht bezüglich der Durchführung der Straßenäuberung in eigener Regie bis 1. April 1894 dem Gemeinderathe zur Beschlußfassung vorzulegen sei.

Zum Zwecke der Straßenjäuberung wurden dem Vorsteher des I. Bezirkes die im Besitze der Gemeinde Wien befindlichen drei Rehrmaschinen zugewiesen, ferner wurden für die Schneefäuberung im Winter 1893/94 30 Stück Schneepflüge beschafft.

Über die Säuberung der infolge der Einverleibung der Vorortegemeinden in die Verwaltung der Gemeinde übergegangenen Gemeinde-, Landes- und Bezirksstraßen ist Folgendes zu bemerken.

In den ehemaligen Gemeinden Hernals und Ottakring war die Straßenjäuberung einschließlich aller Fuhrwerksleistungen, sowie die Straßenbespritzung an Unternehmer gegen Bezahlung von jährlichen Pauschalbeträgen vergeben und es waren die diesbezüglichen Verträge in Ottakring bis 16. Juli 1892, in Hernals bis 1. November 1893 abgeschlossen; in den übrigen Gemeinden erfolgte die Straßenjäuberung in eigener Regie einer jeden Gemeinde.

Für die Säuberung der in der Verwaltung von Bezirksstraßen-Ausschüssen stehenden Bezirksstraßen, dann der unter der Administration des Landesausschusses stehenden Landesstraßen waren Wegmeister und Straßeneinräumer bestellt, die erforderlichen Fuhrwerksleistungen aber an Contrahenten vergeben.

Mit dem Zeitpunkte der Einverleibung der Vororte wurde auch das von den ehemaligen Gemeinden bestellte Straßenjäuberungs-Personale übernommen, während die auf den Landes- und Bezirksstraßen im einverleibten Gebiete angestellten Wegmeister und Straßeneinräumer zufolge des Gesetzes vom 15. Februar 1892, L. G. Bl. Nr. 13, vom 1. Jänner 1892 an in den Dienst der Gemeinde Wien eintraten.

Nach erfolgter Abgrenzung der neun neuen Bezirke und nach erfolgter Constituierung der Bezirksausschüsse ist sodann die Organisation des Straßenjäuberungsdienstes in derselben Weise, wie er in den alten Vorstadtbezirken bereits seit langem stattfindet, erfolgt; nur in den ehemaligen Gemeinden Ottakring und Hernals konnte erst nach Ablauf der früher erwähnten Verträge diese Organisation vorgenommen werden.

Es werden daher die sämtlichen im Besitze der Gemeinde Wien befindlichen Straßen auch in den neun neuen Bezirken seit 1. November 1893 nach denselben Principien, wie im alten Gebiete von Wien gesäubert und unterliegt die Durchführung und Überwachung derselben den Bezirksvorstehern.

Der für die Straßenjäuberung in den neun neugeschaffenen Bezirken in Aussicht genommene Arbeiterstand soll aus 25 Aufsehern, 72 Partieführern und 642 Tagelöhnern bestehen; für Zwecke der Schneefäuberung sind diesen Bezirken 33 Schneepflüge zugewiesen, wovon 26 Stück bereits im Jahre 1892 vorhanden waren und 7 Stück am Ende des Jahres 1893 angekauft wurden.

Bei der Einsammlung und Abfuhr des Haus- und Marktfehrichts, dann der häuslichen und gewerblichen Abfälle, welche Arbeits- und Fuhrwerksleistung für die neun alten Bezirke mit Gemeinderathsbeschluss vom 18. April 1890 an Contrahenten auf fünf Jahre, d. i. für die Zeit vom 1. Juli 1890 bis 30. Juni 1895 vergeben wurde, ist insoferne eine wesentliche Änderung eingetreten, als die Contrahenten verpflichtet wurden, für den Hausfehricht neu construierte Sammelwägen, durch welche die bei den früheren Wagen bestandene Staubbelästigung für das Publicum möglichst beseitigt werden soll, in Verwendung zu bringen, und es sind zwei verschiedene Gattungen solcher Wagen vorgeschrieben worden.

Die eine Gattung dieser Wagen, welche von der allgemeinen österreichischen Transportgesellschaft in Wien construiert wurde und auf welche sie auch ein Patent besitzt, ist bereits in dem Verwaltungsberichte des Jahres 1888 erwähnt; das Transportmittel besteht aus einem Wagenkasten, dessen Rückwand keine feste ist, sondern aus einer Plache besteht. Die gefüllten Kehrichtgefäße werden bei dieser nach Erfordernis geöffneten Rückwand dem im Innern des Wagenkastens befindlichen Arbeiter überreicht, welcher dieselben in die zwei Kehrichtabtheilungen daselbst entleert und sodann wieder bei der Rückwand hinausgibt. Durch diese Art der Kehrichteinsammlung wird allerdings die Staubbelaftung auf der Straße sehr vermindert, allein der im Innern des Wagens befindliche Arbeiter muß durch eigene Überkleider gegen den sich beim Entleeren der Gefäße entwickelnden Staub im geschlossenen Raume geschützt werden.

Die andere Gattung der neuen Kehrichtwagen ist nach dem Patente von W. Rossian und J. Öhler construiert und es wurde diese Wagengattung in der ersten Hälfte des Jahres 1890 erprobt und für zweckmäßig befunden. Dieser Wagen hat so ziemlich die Form der früher in Gebrauch gestandenen Kehrichtwagen; derselbe ist jedoch an der abgeflachten Wagendecke mit einem verschiebbaren Einwurfskasten versehen, bei welchem beiderseits die Einfüllöffnungen durch beweglich hängende Eisenstäbe, an welche eine in Falten gelegte Plache geheftet ist, automatisch geschlossen werden können. Wird nun ein Kehrichtgefäß, was immer für einer Form, durch Umkippen in den Wagen entleert, so öffnen sich stets nur so viele Stäbe und Falten, als die Form des Gefäßes erfordert, und es wird die Mündung des Gefäßes derart von dem Verschlusse umhüllt, daß der seitliche Staubaustritt auf ein nicht mehr belästigendes Minimum sich reducirt. Diese Wagengattung hat vor der erstbeschriebenen den Vorzug, daß auch die mit dem Entleeren der Kehrichtgefäße beschäftigten Arbeiter möglichst vor Staub geschützt sind.

Nach der auf Grundlage der durchgeführten Offertverhandlungen erfolgten Genehmigung seitens des Gemeinderathes, betragen die an die Contrahenten zu bezahlenden Pauschalsummen in der mit 1. Juli 1890 begonnenen neuen fünfjährigen Pachtperiode für die Bezirke II—X zusammen jährlich 77.162 fl. Am Schlusse der abgelaufenen Pachtperiode bezifferte sich der jährliche Pauschalbetrag mit 56.614 fl. 40 kr.; es ist somit eine Erhöhung der Jahreskosten um 20.547 fl. 60 kr., oder um 36,3 Procent eingetreten, wovon circa 30 Procent auf die durch die Einführung der neu construierten Kehrichtwagen den Contrahenten erwachsenden Mehrkosten, dann für das zur Bedienung der Wagen erforderliche größere Arbeitspersonale und Materialabnützung zu rechnen sind. In den durch die Einverleibung der Vororte entstandenen neuen Bezirken wird seit dem Jahre 1893 die Einsammlung und Abfuhr des Haus- und Marktkehrichtes, dann der häuslichen und gewerblichen Abfälle in derselben Weise wie in den alten Bezirken von der Gemeinde Wien besorgt und es sind für die Bezirke XI, dann XIII bis inclusive XIX Contrahenten bestellt, welche für diese Leistung eine jährliche Pauschalsumme zusammen von 49.754 fl. erhalten.

Im XII. Bezirke wird diese Einsammlung und Verführung ganz in eigener Regie der Gemeinde besorgt.

Die Gesamtauslagen für die Straßenjäuberung bezifferten sich im Jahre 1889 mit 1.042.041 fl. 18 kr., 1890 mit 884.205 fl. 25 kr., 1891 mit 1.058.073 fl. 6 kr., 1892 mit 1.330.800 fl. 13 kr. und 1893 mit 1.752.156 fl. 39,5 kr. Die geringe Ziffer für das Jahr 1890 ist auf die mäßige Höhe der Auslagen für die Schneejäuberung im milden Winter dieses Jahres zurückzuführen.

Straßenbespritzung.

Die Straßenbespritzung wurde auch während der Verwaltungsperiode 1889—1893 in derselben Art und Weise wie früher bewerkstelligt, und wird der größte Theil dieser Arbeit mit Verwendung von Faszwagen (Sprengwagen) geleistet.

Es wurden wohl von mehreren Erfindern Faszwagen eigener Construction, bei welchen durch mechanischen Luftdruck ein vermehrter und gleichförmiger Wasserausfluß aus der Brauseröhre erzielt werden soll, probeweise vorgeführt, eine regelmäßige Verwendung derselben hat aber bisher nicht stattgefunden.

Nachdem die Bespritzung der Straßen im öffentlichen sanitären Interesse gelegen ist, wurde auch in dieser Verwaltungsperiode eine Anzahl bereits bestandener, sowie neu entstandener Straßenflächen in die Bespritzung einbezogen und betrugen die Flächen der bespritzten Straßen in den alten zehn Bezirken mit Einschluß der Straßen am Centralviehmarfte und im k. k. Prater:

im Jahre	Quadratmeter
1889	3,391.197
1890	3,452.608
1891	3,596.962
1892	3,606.840
1893	3,740.931

In den durch die Einverleibung der Vororte entstandenen neuen Bezirken besteht nur Faszwagenbespritzung und es waren

im Jahre	Quadratmeter
1891	1,933.540
1892	1,960.756
1893	2,054.039

Straßenflächen in die Bespritzung einbezogen.

Am Ende des Jahres 1893 betrug daher die gesammte Bespritzungsfläche 5,794.970 Quadratmeter.

Die Auslagen für die Straßenbespritzung bezifferten sich im Jahre 1889 mit 233.318 fl. 66.⁵ kr., 1890 mit 183.994 fl. 42.⁵ kr., 1891 (für sämtliche 19 Bezirke) mit 277.373 fl. 26.⁵ kr., 1892 mit 335.755 fl. 42.⁵ kr. und 1893 mit 333.649 fl. 89 kr.

Die geringere Ziffer des Jahres 1890 erklärt sich dadurch, daß zufolge Gemeinderathsbeschlusses vom 24. Jänner 1890 der Wert des zur Straßenbespritzung verwendeten Wassers von 2 fl. 50 kr. auf 1 fl. per Hektoliter und Jahr herabgesetzt wurde.

Nähere ziffermäßige Details über die Straßenflächen, die Pflasterung, Säuberung und Bespritzung der Straßen sind im Abschnitte „Straßenwesen“ der einzelnen Jahrgänge des Statistischen Jahrbuches der Stadt Wien enthalten.

b) Sonstige Straßen.

Bis zum 1. Jänner 1892 befanden sich im Gemeindegebiete von Wien außer den Gemeindestraßen noch für den öffentlichen Verkehr bestimmte Straßen, welche dem k. k. Straßenärar (Reichsstraßen), dem k. k. Hofärar (Hofstraßen), dem Lande Niederösterreich (Landesstraßen) und den Straßenbezirks-Concurrenzen (Bezirksstraßen) gehörten und von diesen auch erhalten und gereinigt wurden.

Nach der mit dem 1. Jänner 1892 erfolgten Übernahme der Landes- und Bezirksstraßen in die städtische Verwaltung befinden sich im Wiener Gemeindegebiete außer den Gemeindefstraßen nur noch Straßen, welche dem k. k. Straßenärar und dem k. k. Hofärar gehören.

Die in der Administration des k. k. Straßenärars befindlichen Straßen im Gemeindegebiete von Wien sind:

1. Die Ragraner Reichsstraße, welche von der Kronprinz Rudolfsstraße über die ärarische Kronprinz Rudolfsbrücke durch den Bezirkstheil Kaisermlhlen bis zur Gemeindegrenze führt.

2. Die Preßburger Reichsstraße, von der ehemaligen St. Marxerlinie durch Simmering bis zur Gemeindegrenze.

3. Die Ödenburger Reichsstraße, von der ehemaligen Favoritenlinie durch den X. Bezirk (Lagenburgerstraße) bis zur Gemeindegrenze.

4. Die Triester Reichsstraße, von der ehemaligen Mapleinsdorferlinie durch den X. Bezirk bis zur Gemeindegrenze.

5. Die Linzer Poststraße, von der ehemaligen Mariahilferlinie durch Theile des XV., XIV. und XIII. Bezirkes führend bis zur Gemeindegrenze.

Diese Straßen, welche zusammen eine Länge von 24.⁶⁸ Kilometer besitzen, werden vom k. k. Straßenärar erhalten und gesäubert, und sind bezüglich der zu diesem Behufe durch die Gemeinde zu tragenden Leistungen die Bestimmungen des Reichsstraßengesetzes maßgebend.

Die hofärarischen Straßen befinden sich zum größten Theile im k. k. Prater, von der Ausstellungsstraße rechts bis gegen den Wiener Donaukanal, ferner gehören zu denselben die Maria Theresiastraße, die Schönbrunnerallee, die Lagenburgerallee und die Gloriettegasse im XII. Bezirk, dann die Schönbrunner Schlossstraße, die Straße vom Schönbrunner Schlosse bis zur Linzer Poststraße (sogenannte vierfache Allee), und die Straße entlang des neuen Parkes bis zum Marktplatz in Rudolfsheim im XIII. Bezirke. Diese Straßen haben zusammen eine Länge von 23.⁸⁸ Kilometer und werden auf Kosten des k. k. Hofärars erhalten und gesäubert.

c) Eisenbahnen.

1. Locomotiv-Eisenbahnen.

Vollbahnen. — Die am 1. August 1889 erfolgte Einführung des Zonentarifes auf den ungarischen Staatsbahnen veranlaßte die Gemeinde Wien eine Eingabe an die Regierung zu richten, in welcher unter näherer Begründung der wirtschaftlichen Vortheile der Einführung eines Zonentarifes auf den österreichischen Staatsbahnen und der wirtschaftlichen Nachtheile, welche aus der Einführung des Zonentarifes in Ungarn für die diesseitige Reichshälfte und insbesondere für Wien resultieren, die Bitte gestellt wurde, es möge die Regierung ohne Verzug alle einleitenden Schritte unternehmen, um auch auf den österreichischen Staatsbahnen einen Zonentarif mit billigen Fahrpreisen und unter besonderer Berücksichtigung der Stadt Wien ins Leben treten zu lassen.

Die vom Vereine für kaufmännische Interessen in Wien überreichte Petition, auf Erwirkung der Ausgabe von Tour- und Retourkarten auf allen in Wien einmündenden Bahnen von allen Stationen und für Personen- und Güzüge zu ermäßigten Preisen

und mit längerer Gültigkeitsdauer wurde im Februar 1889 dem k. k. Handelsministerium zur Würdigung vorgelegt und dasselbe ersucht, in dem ange deuteten Sinne auf die Bahnverwaltungen einwirken zu wollen.

Gleichzeitig wurde an das genannte Ministerium das Ersuchen gestellt, zu veranlassen, die dermalen für Kinder unter 10 Jahren geltende Fahrpreisermäßigung auf die ganze Dauer des schulpflichtigen Alters auszu dehnen, eventuell zu gleichen Preisen für Volks- und Bürgerschulen Schülerkarten auszugeben; ferner die gleiche Fahrpreisermäßigung allen Studierenden ohne Ausnahme, sowohl an Mittelschulen, Gewerbeschulen, Lehrerbildungs- und diesen gleichstehenden Unterrichtsanstalten, als auch an Fachschulen, sobald sie sich mit dem Frequentationszeugnisse einer solchen Anstalt ausweisen, zu gewähren; endlich, den sich mit dem Arbeitsbuche ausweisenden Arbeitern Fahrpreisermäßigungen zuzugestehen. Über eine neuerlich im October des Jahres 1893 eingebrachte Petition wurde, in Abänderung des bisher giltigen Tarifes, diesen Studierenden, ohne Rücksicht darauf, ob sie die Schulgeldbefreiung genießen, vom 1. April 1894 angefangen eine 50procentige Fahrpreisermäßigung zugestanden.

Wegen Einführung billiger städtischer Tarife der Eisenbahnen für Fahrten innerhalb des nun bedeutend erweiterten Territoriums der Gemeinde wurde in folge Stadtrathsbeschlusses vom 4. Jänner 1892 an die in Wien einmündenden Privatbahnen seitens des Magistrates herangetreten, jedoch ohne Erfolg.

Auf Grund des Beschlusses des Stadtrathes vom 7. October 1892 wurde eine Eingabe an den Staatseisenbahn rath, sowie an die Privateisenbahnen gerichtet und darin im Hinblick auf die in Aussicht gestandene Erhöhung der Localtarife um Wiedereinführung der Jahreskarten für Theilstrecken innerhalb des Gemeindegebietes zu entsprechenden Preisen ersucht. Hierüber hat nun das k. k. Handelsministerium am 4. März 1894 dem Magistrate eröffnet, daß die Verhandlungen im Staatseisenbahnrathe zu folgendem Ergebnisse geführt haben:

1. Die k. k. Staatsbahnen haben vom 1. Jänner 1893 ermäßigte Jahreskarten für Strecken innerhalb des Gemeindegebietes zum Preise von 45 fl. für die III., von 90 fl. für die II. und von 135 fl. für die I. Wagenklasse eingeführt.

2. Die priv. österreichische Staatseisenbahngesellschaft hat vom 1. Jänner 1894 an für die Strecke Wien—Schwechat—Kledering Permannenzkarten zu 90 fl. für die II. und zu 135 fl. für die I. Wagenklasse eingeführt.

3. Die k. k. priv. Südbahngesellschaft hat vom 1. Jänner 1894 Jahreskarten eingeführt:

- a) zwischen Wien—Südbahnhof einerseits und Meidling, Hezendorf (Südbahnstation) und Inzersdorf anderseits und diesen Stationen untereinander, ferner
- b) zwischen dem Hauptzollamte und den Haltestellen der Wiener Verbindungsbahn und diesen untereinander zum Preise von 50 fl. für die III., von 75 fl. für die II. und von 100 fl. für die I. Wagenklasse, dann
- c) zwischen dem Hauptzollamte und den Haltestellen der Wiener Verbindungsbahn einerseits und Meidling, Hezendorf (Südbahn), Inzersdorf anderseits um den Preis von 60 fl. für die III., von 90 fl. für die II. und von 120 fl. für die I. Wagenklasse.

4. Die Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauß & Comp. gibt Saisonkarten für 12 Monate hinsichtlich der im Gemeindegebiete von Wien gelegenen Strecken zu folgenden Preisen aus:

Wien—Döbling II. Classe 38 fl. 50 fr., I. Classe 59 fl. 50 fr.; Wien—Lainz II. Classe 55 fl. 50 fr., I. Classe 83 fl.; Döbling—Lainz II. Classe 38 fl., I. Classe 59 fl. 50 fr.; Wien—Kaiser Franz Josef-Brücke II. Classe 35 fl., I. Classe 52 fl. 50 fr.; ferner für die Strecken Wien—Floridsdorf II. Classe 52 fl., I. Classe 76 fl.; Wien—Donaufeld und Wagenfabrik II. Classe 62 fl. 50 fr., I. Classe 90 fl.

Mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 17. Juni 1885, Z. 16.338 und durch die neueren Tarife waren den activen k. k. Staatsbeamten, ferner den activen Beamten und Dienern der k. und k. Hofämter auf sämtlichen Linien der k. k. österreichischen Staatsbahnen bei allen Reisen in und außer Dienst ermäßigte Preise zugestanden worden.

In Berücksichtigung des Umstandes, daß die Beamten der Gemeinde Wien bei Besorgung der Amden des übertragenen Wirkungskreises zahlreiche Geschäfte des Staates besorgen, wurde von der Gemeinde eine Petition an das Herrenhaus überreicht, welches übereinstimmend mit dem Abgeordnetenhaus eine Resolution beschloß, wonach die Regierung ersucht wird, die vorerwähnte Begünstigung auch auf die Communalbeamten Wiens auszudehnen. Die Regierung entsprach jedoch diesem Wunsche nicht und auch der Handelsminister zeigte sich über die persönliche Intervention des Bürgermeisters nicht geneigt, diese Begünstigung den Beamten der Gemeinde einzuräumen.

Donauuferbahn. — Bei der fortwährenden Zunahme des Frachtenverkehrs auf der Kaiser Franz Josefsbahn und bei der Unzulänglichkeit des Bahnhofes in Rußdorf, sowie des Kaiser Franz Josefsbahnhofes sah sich die k. k. Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen bemüht, das Project für die Erbauung eines großen Rangierbahnhofes auf dem zwischen dem Donauströme und dem Donaucanale gelegenen Grunde nächst der Nordwestbahnbrücke zur Vorlage zu bringen. Diesem Projecte stimmte der Gemeinderath am 11. October 1889 unter nachstehenden Bedingungen zu:

1. Die Quaistraße hat unter der Nordwestbahnbrücke zwischen dem Brückenpfeiler und der Grundgrenze der Donau-Uferbahn eine Breite von 17 Meter zu erhalten;

2. die an der Quaiseite befindliche Begrenzungslinie der Baugruppe 4^a muß durchgehends eine Entfernung von 50 Klafter = 94.82 Meter von der Ufergrate des regulierten Donauströmes besitzen, und es hat diese Linie zugleich auch die Eigenthumsgrenze für die benannte Baugruppe zu bilden;

3. um für die Folge allen Zweifeln zu begegnen, sind die Projectpläne im Sinne der ad 1 und 2 gestellten Bedingungen sowohl in der Zeichnung, als auch in der Cotierung richtigzustellen;

4. die Kreuzungsstelle der Quaistraße durch das Stockgeleise ist von der Aufstellung von Eisenbahnwaggonen stets frei zu halten, und hätte zur Hintanhaltung von Irrungen die gedachte Station, welche im Gemeindegebiete von Wien zu liegen kommt, nicht die Benennung „Rangierstation Rußdorf“, sondern etwa die Bezeichnung „Station Brigittenau“ zu erhalten.

Über eine im Gemeinderathe gemachte Anregung wurde am 21. Februar 1890 beschlossen, neuerlich mit allem Nachdrucke die Einführung eines ständigen Personenverkehrs auf der Staatsbahnstrecke Rußdorf—Maring—Penzing (Donauuferbahn), mindestens aber die Einführung eines Personenverkehrs auf dieser Strecke während der Dauer der im Jahre 1890 stattgefundenen land- und forstwirtschaftlichen Ausstellung anzustreben und hiebei die Nothwendigkeit einer angemessenen Fahrordnung zu betonen.

Weiters wurde über die Zuschrift der Donauregulierungs-Commission vom 10. Jänner 1890, Z. 2226, betreffend die Gestattung der Benützung der Bahngeleise des städtischen Lagerhauses zur Einführung des Personenverkehrs auf der Donauuferbahn beschlossen, die Benützung der Lagerhausbahnanlage, falls sie nach dem vom Lagerhausdirector im Einvernehmen mit dem Stadtbauamte gemachten Vorschlage erweitert würde, für den Personenverkehr unter den vom Lagerhausdirector formulierten und vom Magistrate beantragten Bedingungen mit dem Zusätze zu gestatten, daß auch die Vergütung einer aus Anlaß der Einführung des Personenverkehrs etwa eintretenden Erhöhung der von der Gemeinde zu zahlenden Versicherungsprämien bedungen wird.

An die Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen wurde gleichzeitig die Bitte gestellt, sie möge die Einführung des Personenverkehrs auf der Donauuferbahn beim Handelsministerium befürworten, das Detailproject für die Erweiterung und Abänderung der Lagerhausgeleise-Anlage ausarbeiten und auf ihre Kosten durchführen.

Thatsächlich kam die Verwaltung der österreichischen Staatsbahnen hinsichtlich des Verkehrs zur Rotunde während der land- und forstwirtschaftlichen Ausstellung diesem Ansuchen nach, lehnte jedoch die Einführung des ständigen Personenverkehrs auf der Donauuferbahn aus technischen und finanziellen Rücksichten ab.

Verbindungsbahn. — Gegen die projectierte Verstärkung der im Zuge der Verbindungsbahn bestehenden Überbrückungen der Weißgärberstraße, Löwengasse, Heggasse Marxergasse und Ungargasse im III. Bezirke mittels Aufstellung eiserner Säulen hatte der Gemeinderath aus öffentlichen Verkehrs- und Sicherheitsrücksichten Protest erhoben und erklärt, nur einer solchen Verstärkung dieser Objecte zuzustimmen, durch welche weder die lichte Höhe und Weite der Durchlässe, noch die Breite der Straßen, sowie ihr Niveau nachtheilig verändert wird. Einem neuerlichen diesbezüglichen Projecte, wonach die gegenwärtigen Durchlassprofile unverändert beibehalten werden, ertheilte der Gemeinderath seine Zustimmung und erklärte, auch gegen die zur Durchführung dieser Verstärkungen nothwendige Gerüstaufstellung unter Einhaltung der obigen Bestimmungen keine Einwendung zu erheben.

Kaiser Franz Josefsbahn. — Durch die erhebliche Steigerung des Verkehrs auf der Kaiser Franz Josefsbahn in Folge der Einführung des Kreuzer-Zonentarifes sah sich die Staatsverwaltung veranlaßt, eine Vergrößerung der Ankunfthalle des Kaiser Franz Josefsbahnhofes und des westlichen Vorplatzes vor demselben vorzunehmen.

Diesem Projecte und der diesfalls begehrten Enteignung der städtischen Parzellen 1043/2 und eines Theiles der Parcellen 1043/1 wurde von der Gemeinde Wien zugestimmt; dieselbe erklärte sich auch bereit, einen Theil der Straßenparcellen 1510/1 dem k. k. Eisenbahnärar abzutreten, jedoch wurde die Zustimmung zur vorerwähnten freiwilligen Enteignung an folgende Bedingungen geknüpft:

1. Sind im Falle der sofortigen Inanspruchnahme der Parzellen 1043/2 und 1043/1 die derzeitigen Pächter dieser Parzellen von der k. k. Generaldirection zu entschädigen, da mit den Pächtern eine halbjährige Kündigung zum Mai- und November-Termin vereinbart worden war.

2. Ist der Bestand und die Duldung des städtischen Unrathscanales in der Spittelauerstraße, sowie der freie und ungehinderte Zutritt zu diesem Canale zum Zwecke der Vornahme von Reparatur- und Räumungsarbeiten desselben eisenbahnbückerlich zu Gunsten der Gemeinde Wien auf dem abzutretenden Theile der Parcellen 1510/1 sicherzustellen.

3. Hat sich die k. k. Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen zum Zwecke der Ermöglichung einer rationellen Verbaumung der längs der Bahnhofabfahrtsstraße gelegenen Gründe nach der im Jahre 1872 von der Gemeinde Wien festgesetzten Baulinie zu verpflichten, daß sowohl die gegenwärtig zur Enteignung begehrten Gründe, als auch für den Fall, daß die weiters zur Verbreiterung der Bahnhofabfahrtsstraße von 12 auf 20 Klafter erforderlichen Grundflächen vom k. k. Eisenbahnärar erworben werden sollten, auch diese zur Verbreiterung der Bahnhofabfahrtsstraße erworbenen Gründe in der ganzen Ausdehnung bis zur Einmündung in die Alserbachstraße als Straße für den öffentlichen Verkehr benützt werden können, und daß diese Verpflichtung des k. k. Eisenbahnärars zu Gunsten der Gemeinde Wien auf die zur Verbreiterung der Bahnhofabfahrtsstraße erworbenen Gründe eisenbahnbückerlich sichergestellt werde.

Bei dieser Gelegenheit hat der Gemeinderath ferner die Zustimmung ertheilt, daß der 14zöllige Rohrstrang der Kaiser Ferdinands-Wasserleitung in Kilometer 0.⁹², links

vom Hauptgeleise der Kaiser Franz Josef-Bahn, mittels einer Wasserkranhleitung zum Zwecke der Speisung der Locomotiven gekreuzt werden darf, wobei die k. k. Bahnverwaltung sich verpflichtet:

1. für jeden Schaden, welcher durch den Bestand oder den Betrieb der Kranhleitung für das Eigenthum der Gemeinde Wien sich ergeben sollte, aufzukommen;
2. im Falle, als sich die Nothwendigkeit einer Verlegung der Kranhleitung im Interesse der Gemeinde Wien ergeben sollte, diese Verlegung auf ihre alleinigen Kosten zu bewerkstelligen;
3. einen Revers auszufertigen, welcher die sub 1 und 2 erwähnten Verpflichtungen zum Gegenstande hat;
4. für den Fall, als ein Wechsel in der Person des Eigenthümers der Kaiser Franz Josef-Bahn im Laufe der Zeit eintreten sollte, zu veranlassen, daß die bürgerliche Einverleibung des sub 3 bezeichneten Reverses erfolgt.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. — In Ansehung des Projectes der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für die im Jahre 1889 auszuführenden Bauten in der Station Wien wurde von der Gemeinde nachstehende Erklärung abgegeben:

Gegen die beabsichtigte Herstellung der Stützmauer an der verlängerten Nordbahnstraße, die Herstellung einer Wagenremise daselbst, die Vergrößerung der Gülmagazine, die Herstellung einer neuen Ölgasanstalt, sowie die Ausführung neuer und Veränderung bestehender Geleiseanlagen, dann gegen die Herstellung eines Gehsteiges zwischen zwei Kanzleitracten wird keine Einwendung erhoben, es wird hiebei jedoch bedungen, daß

- a) die Stützmauer an der Nordbahnstraße, sowie die Risalite bei der Wagenremise daselbst entweder in die Baulinie gestellt oder aber bezüglich der Vorsprünge über dieselbe der hiefür erforderliche Grund mit 15 fl. per Quadratmeter von der Gemeinde eingelöst werde;
- b) daß bei den Souterrain-Gassenladerthüren keine über den Hausmauergrund vorspringenden Vorlegestufen angebracht;
- c) sowohl längs der Wagenremise, als auch bei den neuen Stützmauern, somit längs des ganzen Bauplatzes, im Sinne des § 61 der Bauordnung das Trottoir in der vorchriftsmäßigen Weise nach Angabe des Stadtbauamtes gelegt; endlich
- d) die in den Stützmauern geplanten Wasseröffnungen oberhalb des Gassentrottoirs weggelassen und für den Wasserabzug vom Grunde der Kaiser Ferdinands-Nordbahn auf andere Weise vorgesorgt werde.

Österreichisch-ungarische Staatsbahn. — Vom Gemeinderathe wurde dem Projecte der priv. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft für den Bau einer Schleppbahn an der Erdbergerlande zum Erdberger Gaswerke in der Sitzung vom 29. November 1889 zugestimmt; von den hiebei festgesetzten Bedingungen sollen hier folgende hervorgehoben werden.

Die Benützung der städtischen Straßengründe und der sonstigen städtischen Gründe zum Baue und Betriebe dieser Schleppbahn wird der priv. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft bis zum Ablaufe der Concession dieser Gesellschaft für ihr gesamtes Bahnnetz, d. i. bis 31. December 1965, beziehungsweise bis zum Zeitpunkte einer etwa früher eintretenden Auflösung dieser Schleppbahn pachtweise überlassen.

Als Entgelt für diese Grundbenützung ist ein jährlicher Pachtzins von 50 kr. per Currentmeter Bahnstrecke auf städtischem Grunde an die Gemeinde Wien zu entrichten und steht der letzteren die Berechtigung zu, vom 31. October 1899 ab diesen Pachtzins eventuell zu erhöhen, jedoch soll derselbe den Betrag von 2 fl. per Currentmeter Bahnstrecke auf städtischem Grunde und pro Jahr während der Benützungsdauer nicht überschreiten. Dieser Bestandzins ist in halbjährigen Anticipativraten zu entrichten und hat die Zahlung an dem Tage zu beginnen, an welchem die Pachtflächen zum Baue der Schleppbahn in Verwendung genommen werden.

Nach Ablauf des zwischen der Gemeinde Wien und der Imperial-Continental-Gas-Association abgeschlossenen Vertrages (31. October 1899) und nach Übernahme der Gaswerke in die Verwaltung der Gemeinde Wien soll die priv. österreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft unter der Voraussetzung, daß der Bestandzins von 50 fr. per Currentmeter Bahnstrecke und Jahr nicht erhöht wurde, gehalten sein, der Gemeinde Wien oder ihren Rechtsnachfolgern jene Mindestgebühren für die Kohlentransporte auf der Schleppbahn zum Erdberger Gaswerke zu gewähren, welche die Bahngesellschaft der Imperial-Continental-Gas-Association aus Anlaß der Herstellung der Schleppbahn bis Ende October 1899 zugestehen wird oder bereits zugestanden hat.

Die priv. österreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft hat bei eintretendem Bedürfnisse an der neuen Bahntrasse Kohlenrutschen zu errichten, und der Gemeinde Wien solche Kohlenrutschen mindestens zu jenen Bedingungen zur Verfügung zu stellen, welche sie als die günstigsten bei anderen, an Parteien vermieteten Rutschen stellt, oder aber, wenn die Gemeinde Wien solche Kohlenrutschen auf eigene Kosten auf städtischem Grunde errichten wollte, die Zufuhr der Kohle zu denselben gegen jene billigsten Preise zu besorgen, welche sie von anderen Parteien fordert.

Bezüglich eines Übereinkommens mit der k. k. priv. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft wegen Herstellung einer Zweigbahn zu den Szalläsen am Central-Viehmarkte hat der Gemeinderath in seiner Sitzung vom 23. Mai 1890 unter anderen folgende Beschlüsse gefaßt:

Die Beistellgebühr im Maximalbetrage von 90 fr. für jeden beladenen Wagen zu den Szalläsen und ebenso für die Abholung eines jeden beladenen Wagens von dort wird für die Dauer von 5 Jahren acceptiert; nach diesem Zeitpunkte hat von 5 zu 5 Jahren eine Revision der Beistellgebühren stattzufinden.

Der Verkehr auf der Szalläsbahn ist ausdrücklich auf Viehtransporte zu beschränken.

Weiters hat der Stadtrath am 5. August 1892 dem Projecte dieser Gesellschaft, versuchsweise eine Personenhaltestelle „Stadlauerbrücke—Lusthaus“ in der Nähe der bestehenden Abzweigung der Donau-Uferbahn zwischen den Stationen Wien—Stadlau in Kilometer 7,5 der Linie Wien—Brünn zu errichten, zuzustimmen beschloffen.

Aspangbahn. — Über die von der austro-belgischen Eisenbahngesellschaft wegen Erweiterung ihres Wiener Bahnhofes an die Gemeinde im Jahre 1890 gerichtete Eingabe beschloß der Gemeinderath, gegen die Ausführung provisorischer Bauten behufs Errichtung von Kohlenrutschen und Lagerplätzen der Eisenbahn Wien—Aspang unter gewissen, die Wahrung einiger, der Gemeinde Wien nach der Bauordnung zustehender Rechte bezweckenden Bedingungen keine Einwendung zu erheben; der Gemeinderath behielt sich vor, bei einer definitiven weiteren Ausführung zum Zwecke der Erweiterung der Bahnhofanlage gemäß der Wiener Bauordnung die Herstellung von Straßen und Wegen zur Verbindung der durch die Bahnhofanlage getrennten Stadttheile zu verfügen.

Industriebahnen. — Zur Herstellung einer Schleppbahn von der Eisenbahnlinie Marxing—Kaiser-Ebersdorf zur Fußbodensabrik Loewy, Baiersdorf und Biach in Kaiser-Ebersdorf hat die Gemeinde im Jahre 1893 unter den entsprechenden Bedingungen ihre Zustimmung erteilt. Auch bezüglich der Schleppbahn von der Station Brigittenau der Donauuferbahn zur Eisenfabrik der Firma Bernhard Weiniger & Sohn am Handelsquai hat der Stadtrath mit Beschluß vom 26. Jänner 1892 die Zustimmung zur Straßenbenützung erteilt.

Bezüglich der Herstellung einer Schleppbahn von der Donauuferbahn zur Mälzerei der Hütteldorfer Bierbrauerei-Aktiengesellschaft nächst dem Quaibahnhofe im Prater stellte der Stadtrath zufolge Beschlusses vom 13. September 1893 unter anderen die Forderung,

daß das Schienensystem dem Magistrate zur Genehmigung vorgelegt und daß alle Sicherheitsvorkehrungen bei der Kreuzung der Quaistraße nach den Anordnungen des Stadtbauamtes von der Brauerei veranlaßt werden. Obwohl diese Forderungen lediglich vom Gesichtspunkte der Straßenpolizei gestellt waren und die Brauerei sich zur Erfüllung derselben bereit erklärte, erblickte die Eisenbahnbehörde hierin einen Eingriff in die staatliche Bahnaufsicht und wies diese zwei Forderungen zurück. Der Gemeinderath faßte hierüber in seiner Sitzung vom 22. December 1893 den Beschluß, die Beschwerde an den k. k. Verwaltungsgerichtshof zu ergreifen.

Stadtbahn.

Durch einen Zeitraum von mehr als zwei Decennien war im Schoße des Gemeinderathes die Nothwendigkeit der Verbesserung und Erweiterung der Verkehrsmittel oftmals betont und erörtert worden und ist im Verlaufe dieser Zeit dem Gemeinderathe eine große Anzahl von Projecten für Verkehrsanlagen zugegangen, welche jedoch eine Verwirklichung nicht gefunden haben. Die Verwaltungsberichte für die Jahre 1880 bis 1888 geben ein klares Bild über die bezüglichlichen Verhandlungen.

Nach der im Jahre 1891 erfolgten Vereinigung der Vororte mit Wien wurde allseits, namentlich aber auch seitens der Staatsverwaltung erkannt, daß nunmehr infolge der räumlichen Ausdehnung des Gemeindegebietes eine durchgreifende Änderung in den bisherigen Verkehrsverhältnissen der Stadt und ihrer Umgebung sich vollziehen und insbesondere die Herstellung eines den Verkehrsanforderungen der Gegenwart und der Zukunft entsprechenden Stadtbahnnetzes stattfinden müsse.

Bei der Erörterung dieser Verkehrsbedürfnisse hat sich auch die Nothwendigkeit herausgestellt, daß aus technischen und bauökonomischen Gründen, sowie aus finanziellen Rücksichten die Sicherstellung des Stadtbahnnetzes nur im Zusammenhange mit der Ausführung der schon lange ersehnten Wienflußregulierung, der Anlage von Hauptammelcanälen längs des Donaucanales und der Umgestaltung des letzteren in einen Handels- und Winterhafen stattfinden könne und daß die Ausführung aller dieser Verkehrsanlagen nur unter Zusammenwirkung des Staates, des Landes und der Gemeinde zu bewerkstelligen sei.

In der Sitzung der Donauregulierungs-Commission vom 23. September 1891 entwickelte der Statthalter, Graf Kielmansegg den Gedanken einer neuen Regierungssaction mit dem Wunsche, daß behufs einheitlicher Durchführung der bezeichneten großen Arbeiten vertrauliche Conferenzen zwischen den Vertretern der dabei Einfluß nehmenden Factoren stattfinden sollen. Die erste diesbezügliche Besprechung fand bereits am 5. October 1891 statt.

Zu diesen Besprechungen wurden Vertreter der Regierung, des Landes, der Stadt und der Donauregulierungs-Commission geladen. Seitens des Statthalters wurde die Bildung einer Commission nach dem Vorbilde der Donauregulierungs-Commission beantragt, welcher die technische und finanzielle Durchführung der Arbeiten zu übertragen wäre.

Aufgabe der vertraulichen Besprechungen war es nun, über das Ausmaß und die Art der Durchführung dieser Arbeiten, über deren Kosten und die Vertheilung auf die einzelnen Factoren schlußig zu werden.

Bei den mannigfachen technischen und finanziellen Rücksichten, welche hiebei in Betracht gezogen werden mußten, konnte diese Aufgabe mit Recht als eine schwierige bezeichnet werden. Jedenfalls mußte ein Scheitern dieser Verhandlungen von bedeutendem Nachtheile für die Interessen der Gemeinde werden.

Die von den einzelnen Curien zu den Verhandlungen delegierten Vertreter mögen hier, in Anbetracht der Wichtigkeit dieser Action namentlich angeführt werden:

Es fungierten als Vertreter der Regierung die Herren: Statthalter Graf Kielmansegg, Sectionschef Ritter von Wittel, Hofrath F. Rössler, Hofrath von Wrba, Regierungsrath Dostal, Oberbaurath Doppler, Oberingenieur Lander, Commisär Gottsleben; als Vertreter des niederösterreichischen Landesauschusses die Herren: Dr. Granitsch und Dr. Weitlof; als Vertreter der Gemeinde Wien die Herren: Bürgermeister Dr. J. Prix, die Bürgermeister-Stellvertreter Dr. Borschke und Dr. Richter, die Stadträthe Boschan, A. Burm und Fr. Ritter von Neumann, Magistrats-Vicedirector Tachau und Stadtbaudirector F. Berger; als Vertreter der Donauregulierungs-Commission die Herren: Oberbaurath G. Kaiser, Professor Ed. Sueß, Oberbaurath Fanner und Architekt W. Stiaßny.

Zur Kennzeichnung der Absichten, von welchen die Regierung in dieser Angelegenheit geleitet war, mag der Statthaltereierlaß vom 27. September 1891 wiedergegeben werden, aus welchem der Umfang der Besprechungen bereits mit genügender Deutlichkeit hervorgeht. Der Erlaß lautet:

„Der Herr Handelsminister hat mich ermächtigt, vor Einbringung der auf die Herstellung neuer Verkehrsanlagen bezüglichen Vorlagen zur verfassungsmäßigen Behandlung zunächst im Wege vertraulicher Besprechungen mit Vertretern der Gemeinde Wien und des Landes Niederösterreich das Einvernehmen mit den autonomen Interessenten einzuleiten. Als Grundlage für diese vertraulichen Besprechungen hätte ein im hohen Handelsministerium aufgestelltes und von sämmtlichen betheiligten Ministerien genehmigtes Programm für die finanzielle Sicherstellung und die Ausführung der nachstehenden, durch das Zusammenwirken des Staates, des Landes Niederösterreich und der Gemeinde Wien herzustellen großen Verkehrsanlagen in Wien zu dienen, und zwar: 1. der Wiener Stadtbahn, 2. der Regulierung des Wienflusses im neuen Wiener Stadtgebiete, 3. der Anlage von Hauptableitungscanälen beiderseits des Donaucanales und des Wienflusses und 4. der Umwandlung des Donaucanales in einen gegen größere Hochwässer geschützten Handels- und Winterhafen. Die Ausführung der vorbezeichneten Anlagen soll nach einem einheitlichen Gesamtplane erfolgen, welcher mit a. h. Genehmigung festgestellt werden wird.

Dieser Plan in seinen Grundzügen wird unter Angabe des approximativen Kostenanfordernisses bei den bevorstehenden Besprechungen dargestellt und erläutert werden.

Diese Besprechungen werden am 5. October d. J. im kleinen Sitzungssaale der Statthalterei beginnen und ununterbrochen täglich bis zum Abschlusse der zu erörternden Fragen fortgesetzt werden.

Indem ich dem Herrn Bürgermeister hievon mit der Einladung die Mittheilung mache, persönlich an diesen Besprechungen theilzunehmen, stelle ich es dem Herrn Bürgermeister anheim, denselben außer Vertretern des Magistrates und des Stadtbauamtes auch ein bis zwei Mitglieder des Stadtrathes beizuziehen und mir diese Persönlichkeiten gefälligst vorher namhaft zu machen.“

In der vorerwähnten ersten Sitzung wurden seitens der Regierung die Grundzüge der geplanten Arbeiten bekannt gegeben.

Die geplante Trace der Stadtbahn ist aus dem unten folgenden Programme zu entnehmen.

Rücksichtlich der Wienflußregulierung referierte Ministerialrath Rössler, welcher die Regelung des ganzen Flußlaufes innerhalb des neuen Gemeindegebietes,

sowie aller auch außerhalb desselben einmündenden Zuflüsse ins Auge faßte und sich aus finanziellen Gründen gegen die Einwölbung der Wien im Stadtgebiete aussprach. Die Regulierung soll derart erfolgen, daß ein offenes Gerinne bleibt.

Oberbaurath Jänner legte das Programm für die Ausgestaltung des Donaucanals vor. Die Absicht der Regierung ist dahin gerichtet, den Donaucanal durch eine Schleusenanlage in einen Hafen zu verwandeln. Der Unrath soll durch zwei Sammelcanäle, welche längs der beiden Ufer zu errichten wären, abgeleitet werden. Die Quaimauern des Canales sollen erhöht und mit den nöthigen Vorrichtungen zum Ein- und Ausladen versehen sein.

Die ersten Besprechungen, welche am 5. und 6. October 1891 abgehalten wurden, zeigten eine Übereinstimmung über das Programm im allgemeinen, jedoch Differenzen technischer Natur, namentlich bezüglich der Wienflusseinwölbung. Es fanden daher am 9. und 10. October specielle Conferenzen zwischen den technischen Vertretern statt, in welchen eine allgemeine Einigung, auch bezüglich der rein technischen Fragen, namentlich der Durchführbarkeit der Wienflusseinwölbung erzielt wurde.

In den weiteren allgemeinen Sitzungen vom 12., 15., 20., 21., 24. October fanden lebhafte Debatten statt, namentlich hinsichtlich der Wienflußregulierung und der Höhe der Beitragsquoten, so daß nach der leterwähnten Sitzung weitere Informationen im engeren Kreise der theilgenommenen Factoren eingeholt werden mußten, welche zu einer Verständigung in allen Theilen führten. Diese Resultate wurden in der allgemeinen Sitzung am 16. November 1891 bekannt gegeben und allseits genehmigt. Damit war die Aufgabe der vertraulichen Sitzungen gelöst und es wurden die Verhandlungen geschlossen.

Das auf Grund der gepflogenen Verhandlungen von der Regierung verfaßte

Programm für die finanzielle Sicherstellung und Ausführung von öffentlichen Verkehrsanlagen in Wien

lautet:

I. Die Ausführung der nachstehenden großen Verkehrsanlagen in Wien, und zwar:

1. der Wiener Stadtbahn;
2. der Regulierung des Wienflusses unter gleichzeitiger Anlage beiderseitiger Sammelcanäle;
3. der Anlage von Hauptammelcanälen beiderseits des Donaucanals;
4. der Umwandlung des Donaucanals in einen gegen größere Hochwässer geschützten Handels- und Winterhafen soll durch das Zusammenwirken des Staates, des Landes und der Gemeinde unter den im nachfolgenden (Punkt II bis einschließlich XIV) angeführten Modalitäten sichergestellt werden.

Die Ausführung der vorbezeichneten Anlagen hat nach einem einheitlichen Gesamtplane in Gemäßheit der Bestimmungen des gegenwärtigen Programms zu erfolgen.

II. Das in Wien auszuführende Stadtbahnnetz soll vom Gesichtspunkte der technischen Ausführungsmodalitäten in zwei große Gruppen getheilt werden, und zwar in Hauptbahnen, welche bei Ausstattung mit dem Charakter von Vollbahnen und bei vollständiger Übergangsfähigkeit für sämtliche Fahrbetriebsmittel der Anschlußbahnen sofort einen directen Schienenanschluß an die bestehenden Hauptbahnen erhalten und in Localbahnen, bei welchen — von einzelnen Theilstrecken abgesehen, auf die auch Fahrbetriebsmittel der Hauptbahnen unter gewissen Beschränkungen übergehen können — ein directer Schienenanschluß an die bestehenden Bahnen nicht unbedingt erscheint.

Aber auch bei diesen letzteren wird die Herstellung eines directen Schienenan schlusses an die in Wien einmündenden Hauptbahnen und die Einrichtung eines directen Übergangsverkehrs auf die Localstrecken dieser Hauptbahnen anzustreben sein.

Selbstverständlich sind die Localbahnen untereinander in entsprechende directe Schienenverbindung zu bringen, so daß ein Umsteigen nur in unvermeidlichen Fällen einzutreten hat.

Eine weitere Untertheilung der Linien des Wiener Stadtbahnnetzes ergibt sich mit Rücksicht auf den Umstand, daß die Ausführung der fraglichen Bahnlinien zum Theile sofort sichergestellt, zum Theile einer späteren Zukunft vorbehalten werden soll, wenn und sobald sich ein Bedürfnis hierfür herausstellen sollte.

Das für Wien zu projectierende Bahnnetz hat nachstehende, durchwegs doppelgleisig auszuführende Linien zu umfassen:

A. Sofort sicherzustellende Bahnlinien.

I. Hauptbahnen.

- a) Eine Verbindung der Kaiser Franz Josef-Bahn mit der Wiener Verbindungsbahn und Südbahn, dann mit der Donauuferbahn und der Kaiserin Elisabeth-Bahn [Gürtellinie]. (15.3 km; Effectivkosten circa 25,415.000 fl.)*)

Diese Gürtellinie wäre einerseits von der zu errichtenden Station Heiligenstadt mit der Donauuferbahn zu verbinden, anderseits — bei eintretender Nothwendigkeit — mit der Kaiserin Elisabeth-Bahn, etwa in der Station Penzing, in directe Verbindung zu bringen.

- b) Eine Fortsetzung der Wiener Verbindungsbahn vom Praterstern mit Benützung der Kronprinz Rudolfstraße im k. k. Prater in die Donaustadt und weiterhin, entlang der Donauuferbahn, zum Anschlusse an die Station Rußdorf der Kaiser Franz Josef-Bahn [Donaustadtlinie]. (5.6 km; Effectivkosten ca. 3,600.000 fl.)

- c) Eine zweite Verbindung der Kaiserin Elisabethbahn mit der Kaiser Franz Josef-Bahn [Vorortelinie].

Dieselbe hätte in Station Penzing der Kaiserin Elisabeth-Bahn zu beginnen und wäre über Breitensee, Ottakring, Hernals, Währing und Döbling nach der sub a) genannten Station Heiligenstadt zu führen. (9.3 km; Effectivkosten circa 9,700.000 fl.)

Bei Ausführung dieser Linien wären unbeschadet des Vollbahn-Charakters derselben alle jene Erleichterungen zu gewähren, welche mit Rücksicht auf die 40 Kilometer per Stunde nicht überschreitende Fahrgeschwindigkeit zulässig erscheinen.

Nur bei der Linie a) wäre sofort auf einen dichten Personenverkehr Rücksicht zu nehmen. Dieselbe wird theils als Tiefbahn, theils als Hochbahn auszuführen sein.

Die ad b) genannte Bahnlinie wäre bis zur vollständigen Verbauung der Donaustadt theilweise als Provisorium herzustellen, und zwar in folgender Weise:

Diese Linie wird vom Praterstern bis zur Erreichung der Borgartenstraße als Hochbahn hergestellt, sodann fällt dieselbe ins Straßenniveau und wird vorerst als Niveaubahn weiter geführt.

Die ad c) bezeichnete Linie wird vorerst hauptsächlich für die Bedürfnisse der Industrie und für einen beschränkten Personenverkehr herzustellen sein; ihre Ausführung kann theils im Damme, theils in Einschnitten, mit thunlichster Vermeidung kostspieliger Anlagen erfolgen.

II. Localbahnen.

- d) Eine Linie im Wienthale; dieselbe beginnt nächst dem Westbahnhofe, folgt dem Zuge der Gürtelstraße und der unter a) beschriebenen Gürtellinie bis zum Gumpendorfer Schlachthause und führt sodann entlang des Wienflusses bis zur Elisabethbrücke, im weiteren Zuge entlang des Reservegartens und Heumarktes zur Station Hauptzollamt. Nach dem Verlassen dieser Station gelangt die Bahn längs der Wiener Verbindungsbahn zum Praterstern. In Verbindung mit dieser Linie ist eine Abzweigung vom Gumpendorfer Schlachthause zur Dampftramway Schönbrunnerlinie — Mödling herzustellen [Wienthallinie]. (7.2 km; Effectivkosten circa 9,360.000 fl.)

Außerdem soll bei eintretendem Bedürfnisse eine Fortsetzung der vorgedachten Abzweigung im Wienthale aufwärts bis an einen geeigneten Punkt der Kaiserin Elisabeth-Bahn, etwa nächst Hütteldorf hergestellt werden.

*) In diesen approximativen Effectivkosten ist das Erfordernis für die neu anzulegende Übergangsstation in Matleinsdorf inbegriffen; dagegen ist hierin, sowie in den nachstehend angeführten Kostenziffern das Erfordernis für Zintercalarzinsen nicht enthalten.

- e) Eine Linie entlang des Donaucanals, nächst der Station Hauptzollamt, anschließend an die sub d) bezeichnete Bahnstrecke, bis zum Franz Josef-Bahnhofe, eventuell bis zur neu errichteten Station Heiligenstadt dieser Bahn [Donaucanallinie]. (3,8 km und 2,2 km; Effectivkosten circa 5,700.000 fl. und 2,200.000 fl.)
- f) Eine Linie entlang der Museums-, Landesgerichts- und Universitätsstraße, sowie des Schottenrings [Innere Ring-Linie].

Dieselbe zweigt von einem geeigneten Punkte der ad d) bezeichneten Linie nächst der Elisabethbrücke ab und mündet in die ad e) genannte Linie nächst dem Kaiserbade ein. (4,0 km; Effectivkosten circa 5,400.000 fl.)

Die ad d), e), und f) bezeichneten Linien sind als Localbahnen im Sinne der eingangs angedeuteten Ausführungsweise herzustellen und mit Rücksichtnahme auf einen dichten Personenverkehr auszuführen.

Diesbezüglich erscheint statthaft, als Minimalradius der Bögen in der offenen Strecke 150 m, ausnahmsweise und nächst den Stationen 120 m zu wählen. Eine Ausnahme bildet die ad e) angeführte Donaucanallinie, in welcher Bögen mit weniger als 180 m Halbmesser innerhalb der Strecke Aspernbrücke-Mugartenbrücke nicht angewendet werden dürfen.

Ferner kann eine Verringerung der Höhe des Lichtraumprofils unter das normale Maß von 4,8 m gestattet werden; die nähere Feststellung der noch zulässigen Lichthöhe bleibt vorbehalten.

B. Erst später, bei eintretendem Verkehrsbedürfnisse herzustellende Ergänzungslinien.

I. Hauptbahnen.

- g) Sobald sich infolge Zunahme des Verkehrslebens die Nothwendigkeit ergeben sollte, auch die bis auf weiteres von und zu den Endbahnhöfen der bestehenden Bahnen verkehrenden Fernzüge bis ins Innere der Stadt zu leiten, wäre für die Durchleitung dieses Fernverkehrs die Wr. Verbindungsbahn mit der Kaiser Franz Josef-Bahn derart im Zusammenhang zu bringen, daß längs des Donaucanals eine Vollbahn hergestellt wird, in deren Zuge für die Personenbeförderung in Fernverkehr bestimmte Stationen anzuführen sein werden.
- h) Bei eintretender Nothwendigkeit wird ferner der zunächst im Straßenniveau provisorisch hergestellte Theil der ad b) erwähnten Bahnlinie verlegt und diese Strecke thunlichst in den Häuserblöcken der Donaustadt nächst der Vorgartenstraße als Hochbahn weiter geführt und dieselbe unter einem für einen dichten Personenverkehr eingerichtet.

Desgleichen wird diese Linie bei eintretendem Bedarfe stromabwärts verlängert werden, um auch diesen Theil der Donaustadt in den Personenverkehr einbeziehen zu können.

II. Localbahnen.

- i) Eine Linie, abzweigend von einem geeigneten Punkte der ad d) bezeichneten Stadtbahnstrecke und entlang des Rennweges zur Wien-Aspangbahn und eventuell zum Central-Friedhofe (unter Benützung der Wien-Aspangbahn), mit einer Abzweigung zum Süd- und Staatsbahnhofe.
- k) Eine Abzweigung von einem geeigneten Punkte der Linie f), etwa von der Landesgerichtsstraße zu den Linien a) und c) (Gürtel- und Vorortelinie) mit eventueller Fortsetzung gegen Dornbach und Pöchlinsdorf in einer den speciellen Verhältnissen vorzubehaltenden Ausführungsweise.

Außerdem sind behufs Einbeziehung weiterer Theile des Stadtgebietes in den Verkehr des Localbahnnetzes Abzweigungen von einzelnen der vorangeführten Linien in Aussicht zu nehmen, deren allgemeine Richtung ehestunlichst insoweit festgestellt werden soll, als dies für die Aufstellung des Baulinienplanes in den betreffenden Stadttheilen nothwendig erscheint.

- l) Behufs Erleichterung des Verkehrs zwischen dem Innern der Stadt und den vorstehend bezeichneten Localbahnen wird die Realisierung von die Innere Stadt durchquerenden Radialbahnen mit elektrischem Betriebe in Aussicht genommen, welche einerseits von der Elisabethbrücke unter dem Stephansplatze zur Station Ferdinandsbrücke, anderseits von der Station Schottenring unter der Freie, dem Hofe, Graben und Stephansplatz zur Station Hauptzollamt zu führen wären.

Vorstehendes Liniennprogramm bietet die grundlegenden Principien für die Aufstellung eines Stadtbahnprojectes, wobei jedoch kleinere Modificationen, insbesondere hinsichtlich der gegenseitigen Verbindungen der einzelnen Linien, sowie auch etwaige weitere Ergänzungen vorbehalten bleiben.

In diesem Sinne werden sonach noch eingehende Studien vorzunehmen sein, in ersterer Beziehung hinsichtlich der angeregten Verbindung der Linie a) mit der Südbahn in der Richtung nach Meidling, dann der Linie e) mit dem Bahnhofe Hauptzollamt der Wiener Verbindungsbahn, ferner der gleichfalls befürworteten Deltaverbindungen an den Endpunkten der Linie f), in letzterer Richtung hinsichtlich der in Anregung gebrachten Herstellung von Manipulationsgleisen zu Zwecken der Approvisionierung und des Umschlagverkehrs in dem oberhalb der Augartenbrücke und unterhalb der Sotinenbrücke gelegenen Theile des Donaucanalhafens, endlich hinsichtlich der Anlage von — eventuell im Straßenniveau herzustellenden — Schleppbahnen zur Einbeziehung der Industriebezirke.

III. Von den vorstehend angeführten Bahnlinien sind im Interesse der wünschenswerten Vertiefung, respective Hinausschiebung der durch diese Bahnbauten bedingten bedeutenden Belastung des Staatsfiskales, des Landes und der Stadt Wien vorerst in der Bauperiode bis Ende 1897 die nachfolgend bezeichneten Linien in Angriff zu nehmen und in derselben Bauperiode zu vollenden:

1. Die von den hydrotechnischen Arbeiten des Bauprogrammes unabhängigen Bahnlinien a) und b) (Gürtellinie und Donaufästlinie); erstere jedoch nur in der Ausdehnung zwischen dem Westbahnhofe und der an der Kaiser Franz Josef-Bahn anzulegenden Station Heiligenstadt einschließlich einer Verbindung mit der Donauuferbahn. Eventuell ist statt der bei Linie a) angeführten Verbindung mit der Kaiserin Elisabeth-Bahn eine Fortsetzung der Wienthallinie bis Hütteldorf (Punkt II lit. d) herzustellen.

2. Die ad d) und e) genannten Bahnlinien (Wienthal- und Donaucanallinie). Die Herstellung dieser Bahnstrecken ist vorerst in jenen Theilstrecken, in welchen der Bau unabhängig von den, im Wienthale und Donaucanale zu bewirkenden hydrotechnischen Arbeiten begonnen werden kann, sofort nach Fertigstellung der bezüglichlichen Projecte in Angriff zu nehmen und im übrigen nach Maßgabe des Fortschrittes der hydrotechnischen Arbeiten derart zu fördern, daß diese Bahnlinien gleichfalls mit Ende des Jahres 1897 dem Betriebe übergeben werden können.

3. Die ad f) genannte Bahnlinie (Innere Ringlinie).

4. Eine Theilstrecke der mit c) bezeichneten Bahnlinie (Vorortelinie) in einer derartigen Ausdehnung, daß hiedurch die wichtigsten Industriestätten in den Bahnverkehr einbezogen werden.

Die Verfassung der entsprechend detaillierten Projecte ist jedoch auch bezüglich der übrigen Linien sofort wenigstens insoweit durchzuführen, um die für den seinerzeitigen Bahnbau erforderlichen Grundstücke sofort erwerben, eventuell mit einem Bauverbote belegen oder in anderer Weise für die seinerzeitige Bauausführung reservieren zu können.

Die Projectsverfassung für die sub d) und e) angeführten Localbahnlinien (Wienthallinie und Donaucanallinie) hat im Zusammenhange mit jenen für die im Punkt I, Z. 2 bis einschließlich 4 angegebenen, öffentlichen Arbeiten zu erfolgen. Ebenso sind auch die Bauarbeiten für die vorbezeichneten Bahnlinien nach Erfordernis im Zusammenhange mit der Herstellung der eben angeführten öffentlichen Arbeiten in Angriff zu nehmen.

Die Entscheidung über die weiters im Bauprogramme angeführten Bahnlinien, sowie über die ins Auge gefaßten Ergänzungsstrecken derselben und die Festsetzung der Bauterminen für dieselben wird nach Maßgabe des eintretenden Bedürfnisses rechtzeitig und derart zu erfolgen haben, daß mit den bezüglichlichen Bauten unmittelbar nach Vollendung der Linien der ersten Bauperiode begonnen werden kann.

Es wird jedoch schon jetzt bestimmt, daß der Ausbau der Vorortelinien (Punkt II, lit. c), sowie die Herstellung der Theilstrecke Westbahnhof—Mazzeinsdorf der Gürtellinie (Punkt II, lit. a) längstens bis Ende 1900 zu erfolgen hat.

IV. Das Project der Wienflußregulierung ist unter Bedachtnahme auf die Stadtbahnanlage auszuarbeiten und demselben eine Abflußmenge von 600 m³ per Secunde zu Grund zu legen ferner behufs Regelung des Hochwasserabflusses die Errichtung entsprechender Reservoiranlagen, sowie behufs Ableitung der städt. Abwässer die Herstellung seitlicher Canäle zur Aufgabe zu stellen.

Hiebei ist ferner sowohl auf die Adaptierung der gegenwärtig bestehenden Brücken Rücksicht zu nehmen, als auch für die Anlage von Schotter- und Holzjängen Sorge zu tragen.

Die Projectsverfassung für die Wienflussregulierung hat gleichzeitig und im steten Einklange mit jener der Wienthallinie der Stadtbahn, sowie derart zu erfolgen, daß den ökonomischen Interessen beider Unternehmungen in gleichem Maße Rechnung getragen wird. Innerhalb des Weichbildes der Stadt ist diese Regulierung in der Art zu bewerkstelligen, daß die theilweise oder gänzliche Einwölbung des regulierten Flußbettes zu beliebiger Zeit ermöglicht ist. Die Seitencanäle sollen in der Strecke vom Eintritte des Wienflusses an der Grenze des neuen Wiener Gemeindegebietes bis zur Stubenthorbrücke, beziehungsweise bis zur Einmündung in die längs des Wiener Donaucanales auszuführende Sammelcanalanlage derart in in einer dieser letzteren anzuordnenden baulichen Ausstattung hergestellt werden, daß die anzuordnenden Nothauslässe erst nach Eintritt einer den sanitären Anforderungen entsprechenden Verdünnung der Abfallwässer in Function kommen können.

Hinsichtlich der Vertheilung der Kosten jener Anlagen, welche sowohl die Wienregulierung als die Bahnherstellung betreffen, hat nach Fertigstellung der Projecte eine genaue Auseinandersetzung in der Richtung stattzufinden, daß jede dieser beiden Unternehmungen nur mit jenen Kosten belastet wird, welche durch dieselbe bedingt sind. Die Ausführung der Wienflussregulierung, deren Kosten ohne Einbeziehung der für die Verstärkung der Widerlager und für die Einwölbung erwachsenden Auslagen auf 15 Millionen Gulden veranschlagt sind, ist auf zwei Bauperioden, und zwar bis Ende 1895 und bis Ende 1900 zu vertheilen. In der ersten Bauperiode ist die Herstellung der Reservoirs, der Schotter- und Holzfänge, dann die Regulierung in der Strecke von der Flußmündung aufwärts bis zur Einmündung des Lainzer Baches mindestens in jenem Umfange durchzuführen, daß die seitlichen Ableitungsanäle in dieser Strecke fertiggestellt werden und die Anlage der Bahn innerhalb dieses Termines ermöglicht wird.

V. Die auszuführenden Hauptsammelcanäle beiderseits des Wiener Donaucanales müssen derzeit in größerer Ausdehnung hergestellt werden, als dies in früherer Zeit projectiert war.

Nunmehr hat die Anlage des rechtsseitigen Canales vom Schreiberbache in Rufsärd abwärts bis zur Stadlauerbrücke, respective bis zur Ausmündung in den Hauptstrom und jene des linksseitigen Canales vom Mathildenplatze bis zu den vorgenannten Endpunkten stattzufinden.

Vom Canalsporn bis zum Mathildenplatz ist die ganze Canalisierungsanlage der Brigittenau bereits so vorgedacht und theilweise ausgeführt, daß ein specieller Sammelcanal an der Donaulände nicht nöthig erscheint.

Die Kosten des Sammelcanales am rechten Ufer sind veranschlagt:

1. Für die Strecke vom Schreiberbache bis zur Stadlauerbrücke, lang 11.490 m, mit	5,165.000 fl.
2. Für die Strecke von der Stadlauerbrücke bis zur Ausmündung in den Hauptstrom, lang 5.300 m, mit	4,007.000 „
zusammen mit	9,172.000 fl.

Die Kosten des Sammelcanales am linken Ufer sind präliminirt:

1. Für die Strecke vom Mathildenplatz bis zur Stadlauerbrücke, lang 6.990 m, mit	880.000 fl.
2. Für die Strecke von der Stadlauerbrücke bis zur Ausmündung in den Hauptstrom, lang 5.300 m, mit	1,210.000 „
zusammen mit	2,090.000 fl.

Die Kosten beider Canäle zusammen werden sonach voraussichtlich 11,262.000 fl. oder rund 11 Millionen Gulden betragen.

Die Canäle bewegen sich weitaus zum größten Theile in Straßen längs des Donaucanales, mit Ausnahme des Stückes Ferdinandsbrücke—Sofienbrücke, wo wegen der Kreuzung mit dem Wienflusse eine in das Land gerückte Trace bis zur Stubenbrücke gewählt erscheint. Längere Strecken hindurch ist der rechtsseitige Sammelcanal auch Begleiter der Stadtbahnlinie längs des Donaucanales. Die Ausstattung der Canäle soll eine solche sein, wie selbe auch anderwärts, in Paris, London zc. angewendet ist.

Die vorbeschriebene Anlage ist als Canal mit continuierlichem Gefälle gedacht. Insoferne durch die geplante Einschleusung Änderungen an dem bestehenden Wasserspiegel im Donaucanale entstehen werden, wird darauf bei der Wahl der Nothauslässe in den Sohlenhöhen Rücksicht zu nehmen sein.

Die Kreuzung mit dem Wienflusse soll an einem so hoch gelegenen Punkte nächst der Stubenbrücke erfolgen, daß die Einziehung eines Syphons umgangen werden kann. Der Durchfluß erfolgt mit gleichem, freiem Gefälle mit gedrücktem Profil.

Bei Verfassung des Projectes für die Sammelcanäle wird auch auf die eventuelle Veriefelung des Marchfeldes mit dem Inhalte der Sammelcanäle in der Weise Bedacht zu nehmen zu sein, daß die Herstellung einer Bauanlage zum Zwecke dieser Veriefelung ermöglicht wird.

Die Ausführung der Canalanlage soll in 2 Bauperioden getheilt werden, wovon die erste (bis Ende 1895) die Ausführung der Strecke bis zur Stadlauerbrücke mit einem Kostenaufwande von 6 Millionen Gulden umfaßt. Die Weiterführung der Canalanlage von der Stadlauerbrücke bis zur Ausmündung in den Hauptstrom mit einem Kostenaufwande von 5 Millionen Gulden soll für eine spätere Zeit aufgeschoben werden. Sachliche Gründe für die sofortige Ausführung im ganzen liegen nicht vor. Die Bauzeit für die in die erste Bauperiode aufzunehmende Ausführung der Theilstrecke des Hauptsammelcanales bis zur Stadlauerbrücke wird mit 2 Jahren bestimmt, unter der Voraussetzung, daß die erste, oberste Schleuse im Donaucanale sofort ausgeführt wird, so daß der Canalbau von Grund- und Hochwässern bewahrt bleibt.

Es wird in Erwägung zu ziehen sein, ob nicht jenen Unternehmungen gewerblicher Betriebsanlagen, welche durch die Gestattung der unmittelbaren Einleitung ihrer Abwässer im Hauptsammelcanale von den Kosten der Anlage und des Betriebes besonderer Einrichtungen für die unschädliche Ableitung der Abwässer enthoben werden, im Wege eines Landesgesetzes hiefür die Entrichtung einer mäßigen Gebühr auferlegt werden soll.

VI. Es ist an dem Beginne des Donaucanales bei Rußdorf eine Absperrvorrichtung sammt Kammerhschleuse einzubauen, welche vorkommenden Falles den Einfluß des Wassers vom Hauptstrom gänzlich abzuschließen imstande ist. Ferner sind in den Lauf des Donaucanales zur Herstellung der für die Schifffahrt erforderlichen Wassertiefen 3, eventuell 4 Wehre sammt Kammerhschleusen einzubauen und ist in gleicher Weise nahe dem unteren Ende des Canales die Anlage einer Absperrvorrichtung gegen den Rückstau in Betracht zu ziehen.

Quaimauern sollen vorläufig auf der Strecke Augartenbrücke—Franzensbrücke und zwar an beiden Ufern des Canales erbaut werden. Diese Quaimauern werden dort, wo die Eisenbahn am Canale liegt, bis zum Planum der Eisenbahn, an den anderen Strecken bis zum Niveau der Straße aufgeführt werden. An jenen Stellen, an welchen die Hauptsammelcanäle an das Ufer herantreten, wird die Vereinigung der Quaimauer mit dem Sammelcanale von Fall zu Fall in Betracht gezogen werden.

Da die Herstellung mehrerer anderer in Aussicht genommener Arbeiten von der vorhergegangenen Vollendung der hydrotechnischen Bauten abhängig ist, werden diese sämmtlich innerhalb der ersten Bauperiode, und zwar bis Ende 1895 fertigzustellen sein.

Es ist zunächst an die Herstellung der Absperrschleuse bei Rußdorf zu schreiten und hat die Erbauung der anderen Schleusen, sowie der Quaimauern nach Maßgabe des technisch Zulässigen entweder während des Baues der Schleuse bei Rußdorf oder unmittelbar nach demselben zu erfolgen.

Die Kosten für diese Bauten sind mit 10,000.000 fl. zu veranschlagen.

VII. Die einheitliche Leitung der Projectsaufstellung und eigentlichen Bauausführung der in Punkt I bezeichneten öffentlichen Verkehrsanlagen, sowie die Verwaltung der hiefür gewidmeten Geldmittel, respective des zum Zwecke der Geldbeschaffung für diese Anlagen zu bildenden Fonds (Punkt IX) wird einer Commission (Commission für Verkehrsanlagen in Wien) übertragen, welche unbeschadet der gesetzlichen Competenz der zur Projectgenehmigung und Bauüberwachung berufenen Behörden und Organe unter Verantwortlichkeit des Handelsministers und unter dem Voritze desselben oder des von demselben zu bestimmenden Vertreters fungiert.

In dieser Commission werden der Staat, das Land und die Gemeinde Wien als Curien mit gleichem Stimmrechte durch Abgeordnete vertreten sein, deren Anzahl für jede Curie höchstens fünf und mindestens zwei betragen soll. Zur Beschlußfassung der Commission ist die rechtzeitige Einladung sämmtlicher Mitglieder unter Angabe der Tagesordnung durch den Vorsitzenden und die Anwesenheit von mindestens zwei Vertretern jeder Curie erforderlich. Über die Verhandlungen der Commission werden Beschlußprotokolle verfaßt, welche vom Vorsitzenden und je einem Mitgliede der drei Curien zu unterfertigen sind. Die Beschlußfassung der Commission erfolgt mit

Stimmenmehrheit der Curien. Zu Beschlüssen jedoch, welche eine Abänderung oder eine mit Mehrkosten verbundene Erweiterung des gegenwärtigen Programmes zum Gegenstande haben, ist die Stimmeneinhelligkeit der Curien erforderlich.

Falls zwischen den drei Curien Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung des gegenwärtigen Programmes, insbesondere aber Fragen sich ergeben sollten, welche unmittelbar oder mittelbar die Vertheilung der Kosten zwischen den einzelnen im Punkt I angeführten Verkehrsanlagen betreffen, so ist jene Curie, welche sich durch einen Majoritätsbeschluss der Commission in ihren Interessen beeinträchtigt erachtet, berechtigt, gegen die Ausführung des betreffenden Beschlusses der Commission Einsprache zu erheben und längstens binnen drei Tagen die Einberufung eines Schiedsgerichtes zu verlangen. Das Schiedsgericht besteht aus sieben Mitgliedern und werden von der dasselbe anrufenden Curie einerseits, sowie von den beiden anderen Curien zusammen andererseits je zwei Mitglieder ernannt, die übrigen drei Mitglieder aber von der vollen Rathsversammlung des Obersten Gerichtshofes aus seiner Mitte gewählt.

Das so zusammengesetzte Schiedsgericht entscheidet mit Ausschluss jedes weiteren Rechtsweges jedoch unbeschadet der gesetzlichen Competenz der zur Projectsgenehmigung und Bauüberwachung berufenen Behörden, ob der angefochtene Beschluss ausgeführt werden soll, zugleich aber auch alle etwaigen Streitigkeiten über seine eigene Competenz in erster und letzter Instanz.

Die Commission, welcher die erforderlichen technischen und administrativen Organe zugewiesen werden, wird sofort nach ihrer Constituirung ihre Geschäftsordnung festsetzen.

VIII. Die nach Punkt VII zu bildende Commission ist befugt, unter ihrer Aufsicht und Oberleitung die Ausführung einzelner Bauwerke für ihre Rechnung im Wege des Übereinkommens durch andere öffentliche Anstalten oder Körperschaften besorgen zu lassen.

Insbesondere ist der Bau der Wiener Stadtbahn, soweit nicht etwa der Zusammenhang einzelner Baustrrecken mit anderen der Commission zugewiesenen Bauanlagen behufs einer rationellen, einheitlichen Baudurchführung eine Ausnahme bedingen sollte, für Rechnung der Commission von letzterer der k. k. General-Direction der österreichischen Staatsbahnen zu übertragen, welche auch den Betrieb der von ihr hergestellten Stadtbahnlinien auf Grund eines mit der Commission zu vereinbarenden Betriebsvertrages zu besorgen hat.

Die im Punkt II, lit. d, e, f, dann i und k bezeichneten Linien der Wiener Stadtbahn sollen für Rechnung der Commission hergestellt werden, wenn es nicht als zweckmäßig erkannt werden sollte, die Ausführung derselben im Wege der Concessionsertheilung an eine geeignete leistungsfähige Privatunternehmung unter dem Vorbehalte der jederzeitigen Einlösbarkeit oder Betriebsübernahme durch den Staat unter zu vereinbarenden Bedingungen und unter vollständiger Wahrung der in Betracht kommenden öffentlichen Interessen, insbesondere in Bezug auf die Festsetzung der Tarife und der Fahrordnung, die Überwachung des Baues und Betriebes, sowie unter Einhaltung der im Punkte III festgesetzten Bautermine sicherzustellen.

Bezüglich der Linien Punkt II, lit. l ist jedenfalls die Concessionsertheilung an eine Privatunternehmung in Aussicht genommen.

Auch im Falle der Concessionsertheilung ist der Commission Gelegenheit zu bieten, auf die dem einheitlichen Gesamtplane entsprechende Bauausführung und Betriebseinrichtung den geeigneten Einfluss zu üben.

Die Ausführung der Wienflusregulierung, wie dieselbe im Punkte IV festgesetzt ist, soll der Gemeinde Wien übertragen werden. Die Mehrauslagen für Verstärkung der Widerlager und theilweise oder gänzliche Einwölbung (Punkt IV, Absatz 7) treffen die Gemeinde. Dieselbe kann hiebei unbeschadet der sonst bestehenden Competenzen und der unerlässlichen Rücksichtnahme auf die Bahnanlage nach freiem Ermessen vorgehen und genießt zugleich die finanziellen Vortheile der zu erzielenden Ersparnisse bei der Bauvergebung und des Gewinnes aus den späterhin ermöglichten Grundverkäufen allein.

Endlich soll die im Punkte I, Z. 4, angeführte Umwandlung des Donaucanales in einen Handels- und Winterhafen im Einklange mit den anderen im Punkte I angeführten Verkehrsanlagen und demnach im steten Einvernehmen mit der neu zu bildenden Commission für Verkehrsanlagen in Wien und auf Rechnung des nach Punkt IX zu bildenden Fonds durch die Donauregulierungskommission bewirkt werden.

IX. Zur Beschaffung der erforderlichen Geldmittel für die Ausführung und die Instandhaltung, respective für den Betrieb der sab I genannten Verkehrsanlagen in Wien, soweit

die letzteren nicht im Sinne des im Punkt VIII, Absatz 3, enthaltenen Vorbehaltes im Wege der Concessionsertheilung an eine Privatunternehmung sichergestellt werden, soll ein besonderer Fond, welcher von der laut Punkt VII einzusetzenden Commission zu verwalten ist, gebildet und sohin ein gemeinsames Anlehen aufgenommen werden, für dessen höchstens 4procentige Verzinsung und Tilgung innerhalb 90 Jahren der Staat, das Land und die Gemeinde Wien nach dem im Folgenden festgesetzten Verhältnisse aufzukommen haben.

An den Capitalslasten (Verzinsung und Tilgung des zur Geldbeschaffung erforderlichen Anlehensbetrages) haben theilzunehmen:

1. Bezüglich der Stadtbahn, und zwar bezüglich der Hauptbahnen (Punkt II, lit. a, b, c, g und h) der Staat mit $87\frac{1}{2}$ Procent, das Land mit 5 und die Gemeinde Wien mit $7\frac{1}{2}$ Procent, bezüglich der Localbahnen (Punkt II, lit. d, e, f, i und k), wenn für dieselben nicht die Concession an einen Privatunternehmer ertheilt wird, der Staat mit 85, das Land mit 5 und die Gemeinde Wien mit 10 Procent;

2. bezüglich der Anlage vom Hauptsammelanälen längs des Donaucanales, der Staat und das Land mit je 5, die Gemeinde Wien mit 90 Procent;

3. bezüglich der Umwandlung des Donaucanales in einen Handels- und Winterhafen, der Staat mit $66\frac{2}{3}$, das Land mit 25, die Gemeinde Wien mit $8\frac{1}{3}$ Procent;

4. bezüglich der Wienflußregulierung, der Staat und das Land je mit jenem Jahresbetrage, welcher zur Verzinsung und Tilgung eines Anlehensbetrages von je 5 Millionen Gulden erforderlich ist, wogegen das restliche Erfordernis für Verzinsung und Tilgung des zum Zwecke der Geldbeschaffung für die Wienflußregulierung zu begebenden Anlehensbetrages ausschließlich von der Gemeinde Wien zu bestreiten ist.

X. Die Einnahmen des nach Punkt IX zu bildenden Fondes werden bestehen:

1. Aus dem Erlöse des vorgedachten nach Erfordernis serienweise zu begebenden Anlehens.

2. Aus den vom Staate, dem Lande und der Gemeinde Wien für die Verzinsung und Tilgung des sub 1 angeführten Anlehens zugesicherten jährlichen Beitragsleistungen, welche zu den zu vereinbarenden Terminen in Gemäßheit der Bestimmungen im Punkte IX und nach Maßgabe des auf Grund der Abrechnungen sich ergebenden Bedarfes zur Verfügung zu stellen sind.

3. Aus den Erträgen (Fructificationszinsen) der jeweilig unverwendeten Theilbeträge des Erlöses aus dem nach 3. 1 zu begebenden Anlehen.

4. Aus den Erträgen der jeweilig ausgeführten Verkehrsanlagen (Betriebsreinerträgen) der Bahnen, Gebühren für die Hafenanlagen u. dgl.)

5. Aus den sonstigen, aus der Gebarung der Commission sich ergebenden Einnahmen aus Grundverkäufen, Miet- und Pachtzinsen u. dgl.

Die im Vorstehenden sub 3, 4 und 5 angeführten Einnahmen des Fondes sind mit Ausnahme etwaiger Erträge und Einnahmen aus der Wienflußregulierung, welche ausschließlich der Gemeinde Wien zufließen sollen, dem Staate, dem Lande und der Gemeinde nach dem Verhältnisse ihrer Antheilnahme an den Capitalslasten (Punkt IX) gutzuschreiben.

Dagegen sind aus dem zu bildenden Fonde zu bestreiten die Auslagen:

1. Für die laufende Gebarung der Commission.

2. Für die Verzinsung und Tilgung des vorgedachten Anlehens.

3. Für die Herstellung, Ausrüstung und Inbetriebsetzung der von der Commission auszuführenden Verkehrsanlagen, einschließlich der thatsächlich auflaufenden Intercalarzinsen.

4. Für die Erhaltung, Reconstruction und Erneuerung, dann für die Erweiterung eben dieser Verkehrsanlagen.

XI. Sofern sich nach vollständiger Durchführung der von der Commission zu bewirkenden Verkehrsanlagen aus der Gebarung mit dem mehrgedachten Fond Ertragsüberschüsse ergeben sollten, sind die letzteren in erster Linie zur Bildung eines Reservefondes für unvorhergesehene Auslagen und für Erweiterungsbauten und sonstige Investitionen auf den von der Commission ausgeführten Verkehrsanlagen zu verwenden.

Sobald dieser Reservefond die Höhe von 5 Procent des investierten Anlagecapitals erreicht hat, können etwaige weitere Ertragsüberschüsse zu sonstigen, mit den ausgeführten Arbeiten im Zusammenhange stehenden öffentlichen Arbeiten in Wien verwendet werden.

XII. Der mehrgedachte Fond ist aufzuheben und die Commission für Verkehrsanlagen in Wien aufzulösen, sobald die Anlehenschuld der Commission vollständig getilgt sein wird.

In diesem Falle sind die bei Liquidation des Fonds sich ergebenden Activen und Passiven nach Verhältnis der Anteilnahme an der Verzinsung und Tilgung des Anlehens vom Staate, dem Lande und der Gemeinde Wien zu übernehmen.

In diesem Falle wird ferner das Eigenthum und die Verwaltung der ausgeführten Verkehrsanlagen, und zwar bezüglich der Bahnen sammt Zugehör an den Staat, bezüglich der Wienregulierungsanlagen und der Sammelcanäle längs des Wienflusses und des Donaucanals an die Gemeinde Wien, bezüglich des zu Hafenanlagen umgestalteten Donaucanals an die Donau-regulierungs-Commission oder deren Rechtsnachfolger übergehen.

XIII. Für die im Punkte I, 33. 1 bis einschließlich 4, angeführten öffentlichen Verkehrsanlagen in Wien, und zwar ohne Unterschied, ob dieselben durch die nach Punkt VII, Absatz 1, einzusetzende Commission ausgeführt oder im Wege der Concessionsertheilung an eine Privatunternehmung sichergestellt werden, sollen vom Staate, beziehungsweise vom Lande und der Gemeinde Wien die nachstehenden Begünstigungen gewährt werden:

1. Die nach den bestehenden Gesetzen zulässigen oder durch besondere Gesetze einzuräumenden Steuer-, Stempel- und Gebührenbefreiungen, sowohl in Bezug auf den Bau, einschließlich der Grunderwerbung, die Ausrüstung und den Betrieb der Verkehrsanlagen, als auch in Bezug auf die Geldbeschaffung einschließlich der Ausgabe des Anlehens. Insofern und insofern als nach den gesetzlichen Vorschriften die Vorschreibung einer Staatssteuer nicht stattfindet, sind auch die bezüglichlichen Landes- und Gemeindezuschläge nicht einzubeziehen.

2. Die unentgeltliche Benützung (Unterfahrung oder Überführung) öffentlicher Straßen (Ararial-, Landes- und Gemeindestraßen), insofern dadurch die Straße ihrer Bestimmung für den öffentlichen Verkehr nicht entzogen wird.

3. Die unentgeltliche Bestellung einer Servitut an Grundstücken des Staates, des Landes oder der Gemeinde Wien, insofern dies zum Zwecke der ersten Herstellung und der Erhaltung der mehrgedachten Verkehrsanlagen erforderlich erscheint.

Sollte zu diesem Zwecke die Abtretung des Eigenthums oder sonstiger Rechte an Grundstücken erforderlich sein, so hat auch diese Abtretung unentgeltlich zu geschehen.

Bezüglich solcher Grundstücke wird jedoch die Unternehmung verpflichtet sein, die Kreuzung der Verkehrsanlage durch bestehende oder neu herzustellende öffentliche oder private Leitungen (Wasser- oder Gasleitungen, Canäle, Kabel u. dgl.) einschließlich der Erhaltung unentgeltlich mit der Maßgabe zu gestatten, daß hiedurch der Bestand und Betrieb der Verkehrsanlage nicht gefährdet wird, und dieser letzteren die aus diesem Anlasse etwa erwachsenden Kosten vergütet werden.

Desgleichen bleibt bezüglich der gedachten Grundstücke vorbehalten, die unter den Verkehrsanlagen (Hochbahn-Viaducte etc.) befindlichen oder oberhalb dieser Anlagen zu schaffenden Flächen (überdeckte Strecken der Bahnen etc.) für öffentliche Zwecke zu benützen, zu welchem Ende die Constructionen so auszuführen sind, daß die beabsichtigte Benützung für öffentliche Zwecke möglich erscheint. Die im Falle der Auflassung oder Umlegung der Verkehrsanlagen oder einzelner Strecken derselben verfügbar werdenden Grundflächen sind, insofern dieselben unentgeltlich abgetreten wurden, an die früheren Eigenthümer unentgeltlich zurückzustellen.

Ausgenommen von der unentgeltlichen Bestellung von Servituten oder der unentgeltlichen Abtretung des Eigenthums oder sonstiger Rechte sind jene Grundstücke, welche schon im Zeitpunkte der Herstellung der betreffenden Verkehrsanlagen ohne Rücksicht auf die durch die letzteren herbeizuführende Änderung der Verhältnisse als verkäufliche Baugründe anzusehen sind. In letzterem Falle ist die zu Lasten des Fonds an den Staat, das Land oder die Stadt zu leistende Entschädigung bei dem Abgange einer gültlichen Vereinbarung nach den für die Enteignung zu Zwecken des Eisenbahnbaues geltenden Vorschriften (Punkt XIV) zu ermitteln.

XIV. Zur Ausführung der im Punkte I, 33. 1 bis einschließlich 4 angeführten Verkehrsanlagen wird der Commission das Enteignungsrecht eingeräumt, wobei die Bestimmungen des Gesetzes vom 18. Februar 1878, R. G. Bl. Nr. 30, betreffend die Enteignung zum Zwecke der Herstellung und des Betriebes von Eisenbahnen, auch auf die im Punkte I, 33. 2, 3 und 4 bezeichneten Verkehrsanlagen sinngemäß Anwendung zu finden haben.

Dieses Programm wurde von der Regierung an den n.-ö. Landtag und die Gemeinde Wien behufs Ertheilung der Zustimmung übermittelt. Die Sitzungen des n.-ö. Landtages über die Regierungsvorlage begannen am 8. December 1891; die Genehmigung

der Vorlagen erfolgte am 15. Jänner 1892. Was die Verathungen der Gemeinde anbelangt, so ersuchte der Statthalter mit Erlaß vom 10. December 1891 um thunlichste Beschleunigung der Verhandlungen, welche auch vom Stadtrathe am 15. December 1891 aufgenommen wurden. Der Gemeinderath hat hierüber auf Grund des Referates des Vice-Bürgermeisters Dr. Richter nach eingehenden am 5., 8., 26. und 27. Jänner 1892 gepflogenen Verathungen folgende Beschlüsse gefaßt:

A. § 1. Die Gemeinde Wien ertheilt dem beiliegenden Programme für die finanzielle Sicherstellung und die Ausführung der nachstehenden großen Verkehrsanlagen in Wien, und zwar:

1. Der Wiener Stadtbahn;
2. der Regulierung des Wienflusses unter gleichzeitiger Anlage beiderseitiger Sammelcanäle;
3. der Anlage von Hauptsammelcanälen beiderseits des Donaucanales;
4. der Umwandlung des Donaucanales in einen gegen größere Hochwässer geschützten Handels- und Winterhafen;

ihre Zustimmung.

§ 2. Die Gemeinde Wien theiligt sich an der Ausführung der im § 1 bezeichneten Verkehrsanlagen und an dem hiefür nach Punkt IX des Programmes zu bildenden Fonde, und zwar an der Verzinsung und Tilgung des aufzunehmenden Anlehens:

zur Bestreitung der Kosten der Stadtbahn bezüglich der Hauptbahnen (Punkt II, lit. a, b, c, g und h des Programmes) mit $7\frac{1}{2}$ Procent,

bezüglich der Localbahnen (Punkt II, lit. d, e, f, i und k des Programmes), wenn für dieselben nicht die Concession an einen Privatunternehmer ertheilt wird, mit 10 Procent,

bezüglich der Anlage der Hauptsammelcanäle beiderseits des Donaucanales, mit 90 Procent,

bezüglich der Umwandlung des Donaucanales in einen Handels- und Winterhafen, mit $8\frac{1}{2}$ Procent.

Bezüglich der Wienflussregulierung übernimmt die Gemeinde die Verzinsung und Tilgung jenes Anlehensbetrages, welcher zur Beschaffung des nach Maßgabe des Baufortschrittes auszahlenden, auf die Gemeinde Wien entfallenden effectiven Betrages von 5,000.000 fl. nebst den auflaufenden Intercalarzinsen erforderlich ist, sowie auch die Verzinsung und Amortisation jenes Betrages, welcher für diese Arbeiten über den Betrag von 15,000.000 fl. effectiv bis zum voraussichtlichen Betrage, von 20,000.000 fl. auflaufen wird.

§ 3. Bezüglich der sämtlichen im Sinne des Programmes bis Ende 1897 auszuführenden Verkehrsanlagen, wie selbe im Punkte III, IV, Absatz 7 und 8, V, Absatz 13 und 14, IV, Absatz 4 und 5 vorkommen, darf die Anlehenssumme, deren Verzinsung und Tilgung von dem Bürgermeister auf Grund der vorstehenden Beschlusfassung zugesichert werden kann, den Höchstbetrag von 24,000.000, d. i. vierundzwanzig Millionen Gulden ö. W. nicht überschreiten. In dieser Summe ist die Beitragsleistung für die Wienflussregulierung im Höchstbetrage einer Barsumme von 10,000.000 fl. enthalten, obschon dieselbe erst bis Ende 1900 vollständig zu verwenden ist.

Sollte einer Privatunternehmung die Concession zum Baue der Localbahnlinien der Wiener Stadtbahn (Punkt II des Programmes lit. d, e, f, i und k) ertheilt werden, so wird der oben bezeichnete Höchstbetrag auf die Summe von 21,400.000 fl. ö. W., d. i. einundzwanzig Millionen vierhunderttausend Gulden herabgesetzt.

Eine Erhöhung des Maximalbetrages von 24,000.000 fl., rücksichtlich 21,400.000 fl. oder überhaupt die Übernahme irgend einer weiteren Zahlungs- oder Beitragspflicht der Gemeinde kann nur durch einen Gemeinderathsbeschluß erfolgen.

§ 4. Die Betheiligung der Gemeinde an den im § 1 genannten Verkehrsanlagen erfolgt unter der Bedingung, daß dem Programme seitens des Landes Niederösterreich und seitens des Staates zugestimmt wird, daß behufs der Betheiligung des Landes und des Staates an der Verzinsung und Tilgung des aufzunehmenden Anlehens die verfassungsmäßige Genehmigung erwirkt werde und daß bezüglich der Wienflussregulierung sowohl der Staat als das Land Niederösterreich die Verzinsung und Tilgung jenes Anlehensbetrages übernehmen, welcher zur Beschaffung des nach Maßgabe des Baufortschrittes auszahlenden, auf das Land und den Staat entfallenden effectiven Betrages von je 5,000.000 fl. nebst den auflaufenden Intercalarzinsen erforderlich ist.

§ 5. Die Gemeinde Wien erteilt die Bewilligung zu der im Punkte XIII, 3. 2 und 3 des Programmes vorgesehenen unentgeltlichen Benützung von Gemeindestraßen und zur unentgeltlichen Abtretung oder Belastung von Gemeindegrundstücken.

§ 6. Der Bürgermeister wird ermächtigt, das zur Ausführung des Programmes notwendige Übereinkommen mit der Regierung und dem n.-ö. Landesaussschusse, beziehungsweise mit der nach Punkt VII des Programmes einzusetzenden Commission für Verkehrsanlagen in Wien abzuschließen.

§ 7. Der Gemeinderath wählt aus seiner Mitte gemäß Punkt VII des Programmes fünf Mitglieder und zwei Ersatzmänner in die Commission für Verkehrsanlagen in Wien auf die Dauer ihres Gemeinderaths-Mandates.

Die Ersatzmänner sind als erster und zweiter Ersatzmann zu wählen und haben im Falle der dauernden Verhinderung von Mitgliedern einzutreten.

§ 8. Der Gemeinderath erklärt es als selbstverständlich, daß der Gemeinde über die Gebarung jährlich Rechnung gelegt werde.

B. Es seien der Regierung folgende Wünsche zur Berücksichtigung zu unterbreiten:

1. Bei allen Linien der Stadtbahn ist die Herstellung eines directen Schienenanschlusses an die in Wien einmündenden großen Bahnen und die Einrichtung eines directen Übergangsverkehrs auf die Localstrecken dieser großen Bahnen nicht bloß anzustreben, sondern weil unbedingt notwendig, sofort auszuführen, wenn auch die Übergangsfähigkeit für sämtliche Fahrbetriebsmittel der großen Bahnen auf die Locallinien der Stadtbahn nicht gefordert werden kann.

Demnach besteht die Nothwendigkeit, die Schienenanschlüsse der Gürtellinie a an die Kaiserin Elisabethbahn etwa in der Station Penzing, die Schienenanschlüsse der Wienthallinie d an die Kaiserin Elisabethbahn etwa nächst Hütteldorf, die Schienenanschlüsse der Donaucanallinie e mit den Geleisen der Verbindungsbahn beim Hauptzollamte sofort und den Anschluß der Linie a an die Südbahn in der Richtung nach Meidling gleichzeitig mit dem vollständigen Ausbaue der Linie a herzustellen.

2. Die Dampftramwaylinie längs des Wienflusses ist in eine Localbahn umzugestalten.

3. Übergangsfähigkeit der Localzüge der Localstrecken der Hauptbahnen auf die wichtigeren Locallinien des Stadtbahnnetzes.

Bei der Donaucanal- und Wienthallinie sollen sowohl hinsichtlich der Minimalradien der Bögen als auch der Höhe der Lichtraumprofile solche Annahmen zur Ausführung gelangen, daß eine jede Beschränkung bezüglich des Überganges der Localzüge jeder Art von den angeschlossenen Hauptbahnen auf die vorgenannten Locallinien beseitigt ist.

4. Herstellung einer Linie, ausgehend von einem Punkte der Südbahn bei Maxleinsdorf oder Meidling durch den X. und XI. Bezirk, den Bezirkstheil Erdberg des III. Bezirkes zum Anschlusse an die Donaucanallinie.

5. Hinsichtlich der zum Zwecke der Erleichterung des Verkehrs zwischen der inneren Stadt und dem Localbahnnetze auszuführenden, durchquerenden Radiallinien ist, da der Bau dieser Bahnen Privatunternehmungen überlassen bleiben soll, ein generelles Project mit etwaigen Alternativen ehealdigst aufzustellen, damit die Privatunternehmungen von den in Aussicht zu nehmenden Lösungen unterrichtet werden und Anbote solcher Ausführungen daher schon in nächster Zeit zu erwarten sind.

6. Es sei die Einbeziehung des Nordbahnhofes und des Nordwestbahnhofes in das Stadtbahnnetz anzustreben.

7. Die Donaucanallinie (Localbahn) ist mit der Gürtellinie (Hauptbahn) in eine zweckmäßigere stadtfertig näher gerückte Verbindung zu bringen, womit ein directer Circulationsverkehr des Ringes „Donaucanalgürtel-Wienthal“ ermöglicht wird.

Im Anschlusse hieran ist die Planung einer Locallinie vorzunehmen, von der festzustellenden Verbindungsstelle der Donaucanallinie mit der Gürtellinie führend nach Döbling und den höher gelegenen Orten zum Zwecke der Verbindung nach den Cottageanlagen.

Weiters wurde noch beschlossen:

1. Daß in erster Reihe bei Vergebung der Arbeiten Wiener Gewerbsleute berücksichtigt und inländische Arbeiter und inländisches Material in Verwendung genommen werden; endlich daß die Hochbauten direct an Wiener Gewerbsleute vergeben werden mögen.

2. Daß die unter 3. 4 genehmigte Herstellung der fortgesetzten Gürtellinie womöglich schon in der ersten Bauperiode erfolge.

3. Der Gemeinderath spricht die Überzeugung aus, daß es sich aus wirtschaftlichen Gründen empfiehlt, die Localbahnen, ebenso wie die Hauptbahnen in eigener Regie auszuführen und zu betreiben.

4. Der Gemeinderath spricht seine Überzeugung dahin aus, daß wichtige socialpolitische Gründe dafür sprechen, daß auf die bei den Verkehrsanlagen beschäftigten Arbeiter die Bestimmungen der im VI. Hauptstücke der Gewerbeordnung festgesetzten Grundsätze der Arbeiterschutzgesetzgebung, u. zw. die auf fabrikmäßig betriebene Gewerbeunternehmungen bezüglichen Bestimmungen Anwendung finden sollen.

5. Es sei bei der Station Magleinsdorf eine Linie abzuzweigen, welche den X. Bezirk in der Mitte durchschneidet, womöglich durch die Quellengasse und durch den XI. Bezirk zum Anschlusse an die Linie Central-Friedhof geht.

6. Bei Herstellung der projectierten Verkehrsanlagen und der Umwandlung des Donaucanals in einen Handelshafen sei darauf Rücksicht zu nehmen, daß die Centralisation des Frachten- und Umschlagsverkehrs durch Errichtung von großen Frachthäusern und Docks ermöglicht werde, der Bau derselben auch durch die Commission für die Verkehrsanlagen ausgeführt und das Erträgnis zur Tilgung der Herstellungskosten dieser Bauten verwendet werde.

7. Bei der definitiven Tracierung der Vorortelinie möge für die Strecke Kreuzung—Dornbacherstraße bis Kreuzung—Grinzingerstraße eine Variante ins Auge gefaßt werden, welche — statt nach rechts gegen die Weinhauser Kirche — im flachen Bogen die „Gestätten“ hinter dem Türken-schanzparke durchschneidet, rechts vom „Rothspital“ das Gefenke des Krotenbaches durchquert und bei der Kreuzung Karls- und Silbergasse wieder in die projectierte Trace einmündet.

8. Bei jenen Linien, welche in gewöhnlich abgeboßten Einschnitten geführt werden, sind beiderseits Futtermauern aufzuführen, und zwar mindestens so hoch wie der dritte Theil des Einschnittes, und so stark, daß jederzeit die Überbrückung des Einschnittes möglich ist. Zum mindesten wären die Futtermauern an jenen Stellen aufzuführen, wo Straßenkreuzungen projectiert sind.

9. Daß diese Vorortelinien in der Weise auszuführen sind, daß auf die bestehenden und die zukünftigen Straßen in der Weise Rücksicht zu nehmen ist, daß Durchlässe oder Überbrückungen hergestellt werden.

10. Daß auch der Stadterweiterungsfond wie der Staat und das Land und die Gemeinde die nöthigen Gründe unentgeltlich abzutreten oder sie belasten zu lassen hat.

11. Die Herstellung einer Linie, ausgehend von der ehemaligen Währingerlinie, mit möglichst kurzem Anschlusse an die innere Ringlinie, sei es direct über die Währingerstraße oder indirect über Alserbachstraße-Althanplatz, zum Anschlusse an die Donaucanallinie durch das Cottageviertel über Gersthof, Pögleinsdorf, Neustift am Walde, Salmannsdorf bis Neuwaldegg, mit Abzweigungen von einem geeigneten Punkte nach Sievering und Grinzing.

Im Abgeordnetenhaufe wurde die die Verkehrsanlagen betreffende Vorlage zur Vorberathung einem Ausschusse überwiesen und Reichstagsabgeordneter Dr. Ruß mit dem Referate betraut. Die Verhandlungen fanden in der zweiten Hälfte des Monats Februar ihren Abschluß, kurz vor der Vertagung des Hauses. Am 26. April wurden die Sitzungen wieder aufgenommen und am 18. Mai das Programm unverändert angenommen.

Am 15. Juni wurden die betreffenden Vorlagen, nach dem Referate des Herrenhausmitgliedes Freiherrn v. Czedit, auch vom Herrenhause genehmigt.

Von diesem Zeitpunkte an fanden bis zur kaiserlichen Sanction noch Verhandlungen mit der Gemeinde Wien statt, welche eine andere Auffassung rücksichtlich des staatlichen Beitrages zur Wienflußregulierung geltend machte, als sie im Regierungsprogramm gegeben war, nach welchem die staatlichen Beiträge zur Wienflußregulierung erst vom Jahre 1898 an beginnen sollten.

Um jedoch eine weitere Verzögerung zu vermeiden, stand die Gemeinde zufolge Gemeinderathsbeschlusses vom 8. Juli 1892 von weiteren Einwendungen ab und es erfolgte somit die kaiserliche Sanction des Gesetzes vom 18. Juli 1892, R. G. Bl. 109, betreffend die Ausführung öffentlicher Verkehrsanlagen in Wien.

Nach den Bestimmungen des früher angeführten Programmes war für die Leitung der Projectsaufstellung und Bauausführung der öffentlichen Verkehrsanlagen eine Commission — **Commission für Verkehrsanlagen in Wien** — zu bestellen, in welcher der Staat, das Land und die Gemeinde mit gleichem Stimmrechte durch Abgeordnete vertreten werden. In diese Commission, deren erste Sitzung am 25. Juli 1892 unter Vorsitz des Handelsministers Marquis v. Bacquehem und dessen Stellvertreters, Sectionschef Ritter v. Wittel stattfand, wurden entsendet:

von Seite der Regierung, als Mitglieder: Statthalter, geheimer Rath Erich Graf Kielmansegg, Sectionschef Anton Ritter v. Rinaldini, Ministerialrath Ludwig Wrba, Ministerialrath Johann Kapf, Ministerialrath Franz Wetschl; als Erfahrmänner: Hofrath Otto Ritter v. Fraydenegg und Monzello, Ministerialrath Johann Reßel, Ministerialrath Theodor Haberer, Sectionsrath Friedrich Freiherr v. Raymond, Ministerialsecretär Karl Peyrer v. Heimstätt;

von Seite des n.-ö. Landtages, als Mitglieder: Landmarschall Freiherr von Gudenus, Landesausschuß Dr. Georg Granitsch, Landesausschuß Dr. Moriz Weitlof, Landtagsabgeordneter Dr. Karl Lueger, Landtagsabgeordneter Dr. Julius Magg;

als Erfahrmänner: die Landtagsabgeordneten Hermann Gerhardus und Alfred Ritter v. Lindheim;

von Seite der Gemeinde Wien, als Mitglieder: Bürgermeister Dr. Johann N. Prix, Vice-Bürgermeister Dr. Albert Richter, Stadtrath Georg Boschan, Stadtrath Josef Müller, Gemeinderath Rudolf Stummer v. Traunfels;

als Erfahrmänner: die Stadträthe Wilhelm Stiafny und Alois Wurm.

Am 30. Juni und an den folgenden Tagen wurde seitens der k. k. Statthalterei die Tracenrevision hinsichtlich der in der ersten Bauperiode auszuführenden sechs Linien der Wiener Stadtbahn gepflogen, bei welcher Verhandlung von den Vertretern der Gemeinde Wien den Beschlüssen des Gemeinderathes vom 23., 24., 25. und 27. Mai 1892 entsprechend nachstehende Erklärungen abgegeben wurden:

I.

Die Gemeinde Wien verweist bei dem Eingehen auf die Begutachtung des vorliegenden Projectes auf die Bestimmung der Artikel VII und VIII des Programmes, nach welcher die einheitliche Leitung der Projectaufstellung der „Commission für Verkehrsanlagen in Wien“ zusteht und gibt ihr Gutachten nur unter der Verwahrung ab, daß dadurch der definitiven Projectaufstellung durch die obige Commission in keiner Weise präjudiciert werde.

II. In Bezug auf sämtliche vorliegende Projecte.

1. Nachdem in den vorliegenden Projectplänen über die Wiener Verkehrsanlagen nicht nur die beabsichtigten Tracenführungen der Stadtbahnen verzeichnet, sondern auch die Bahnmittelletten im Längenprofile, die beabsichtigte Constructionsweise der Bahnkörper, der Bahnstationen und Haltestellen mit den zugehörigen Objecten verzeichnet sind und angegeben ist, in welcher Weise städtische Objecte verlegt werden wollen, und nachdem es sich im gegenwärtigen Stadium der Verhandlung nur um die Feststellung der Bahntracen handelt (Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, R. G. Bl. Nr. 19, § 3), wird seitens der Gemeinde ausdrücklich hervorgehoben, daß die Beurtheilung der Bahnanlagen hinsichtlich der Lage der Bahnmittellette, dann in constructiver und ästhetischer Beziehung, sowie hinsichtlich der Art der Umlegung oder Reconstruction der städtischen Objecte (Gebäude, Canäle, Wasserleitungen etc.) der politischen Begehung der Bahnanlagen vorbehalten bleiben müsse.

2. Es wird gefordert, daß bei der Bahnanlage darauf Rücksicht genommen wird, daß alle derzeit bestehenden Communicationen (Straßenzüge) aufrecht erhalten bleiben und daß auch in

Zukunft die von der Gemeinde Wien als nothwendig erkannten Communicationen anstandslos hergestellt werden können, sowie dass bei Einschnitten durchgehends eine Überdeckung der Bahn im bestehenden Niveau ausgeführt werden kann, bei Hochbahntracen hingegen entsprechend breite und hohe Durchlässe im Bahnkörper angelegt werden.

Die offen projectierten Bahneinschnitte sind jederzeit einzudecken und die Durchlässe jederzeit auszuführen, beides auf Verlangen der Gemeinde Wien und ohne deren Belastung.

3. Wird bedungen, dass in jenen Fällen, wo durch die Bahnführung der Straßenkörper in der Weise occupiert wird, dass hiedurch der Bau von dort bereits projectierten oder dort unumgänglich nothwendig auszuführenden Objecten (Flussregulierungen, Sammelcanäle, Leitungen etc. behindert erscheint, für den occupierten Grund durch die Unternehmung der Ersatz zum Baue der besagten Objecte durch Einlösung nachbarlicher Gebäude und Gründe beschafft wird.

4. In jenen Strecken, wo die Bahn im überdeckten Einschnitt geführt wird und ober derselben dormalen Gartenanlagen oder Alleen bestehen, ist anzustreben, dass die Construction der Eindeckung in einem Niveau hergestellt werde, welches es ermöglicht, eine genügend hohe Erdschichte darüber zu geben, damit neuerliche Anpflanzungen möglich sind.

5. Die Züge der Localbahnen sollen direct auf die Localbahnstrecken der Süd-, West- und Franz-Josefs-Bahn verkehren.

III. In Bezug auf die einzelnen Linien.

A. Gürtellinie.

1. Theilstrecke Westbahnhof—Heiligenstadt.

- a) Die Tracenführung ist in den geraden Strecken jedenfalls in der Ase und bei Krümmungen möglichst innerhalb des Spiegels der Gürtelstraße zu legen. Die Realitäten Nr. 1 und 2 Hernaller Hauptstraße, XVII. Bezirk, sind einzulösen und ist die Gürtelstraße in ihrer ganzen Breite zu eröffnen.
- b) Das zwischen Kilometer 3.1 und 3.5 bestehende städtische Wasserreservoir ist einzulösen.
- c) Bei der Tracenführung in der Strecke zwischen Kilometer 4.0 und 4.5 ist die in letzter Zeit festgesetzte Baulinie der Gürtelstraße zu berücksichtigen und demnach die Trace den neuen Baulinien gemäß in die hienach sich ergebende Ase zu verlegen.
- d) Gegen die Führung der Bahn über den Grund des städtischen Wasserreservoirs nächst der Verchenfelderlinie obwaltet gegen dem kein Anstand, dass die dort erforderlichen Wasserleitungsrohr-Verbindungen auf Kosten der Unternehmung hergestellt werden.
- e) Auch in der Strecke zwischen Kilometer 4.8 und 5.1 ist die Bahntrace in die Mitte des Gürtelstraßenspiegels zu verlegen.
- f) Die Bahnstrecke zwischen Kilometer 2.8 und der Westbahnstraße ist sofort einzudecken.
- g) Für die directe Fortführung der Josefstädterstraße und Verchenfelder Hauptstraße im XVI. Bezirke sind entsprechend hohe und breite Durchlässe im Bahnkörper der Gürtelstraße zu schaffen.
- h) Rücksichtlich der Strecke Kilometer 5.1 bis Kilometer 5.8, woselbst die Gürtelstraße durch die Station Michelbeuern abgeschnitten erscheint, ist das Project dahin abzuändern, dass die Durchführung des inneren Theiles der Gürtelstraße unbehindert auf Kosten der Unternehmung erfolgt und dass auch die Communicationen zwischen dem äußeren und inneren Gürtel ermöglicht werden. Dieser Bahnhof ist in der Weise zu situieren, dass die Ein- und Abfahrtscurven noch innerhalb des Gürtelspiegels liegen und die Führung der Bahn nach beiden Seiten in der Ase des Spiegels ermöglicht wird.

Es wäre zu studieren, ob nicht die Verlegung der Station Michelbeuern in den Untergrund nächst dem Irenhausparke und die Abänderung der Richtungslinien der Trace als gerade Fortsetzung in Aussicht zu nehmen wäre.

- i) In allen jenen Theilen der Gürtellinie, wo die Bahn auf der Gürtelstraße als Hochbahn geführt wird, sind aus ästhetischen und Verkehrsrücksichten Bogenstellungen oder Eisenconstructionen mit geräuschloser Fahrt anzubringen.
- k) Für die bereits bestehenden drei Durchlässe im Terrain des Heiligenstädter Bahnhofes sind mindestens zwei Durchlässe in entsprechender Weise aufrecht zu erhalten.
- l) Es ist anstatt der vorgeschlagenen Dispositionen der Haltestelle Verchenfelderlinie quer vor der

Josefstädterstraße eine Haltestelle zwischen der Josefstädter- und Lerchenfelderstraße und ferner eine solche an der Ausmündung der Alserstraße in die Gürtelstraße anzulegen.

In der Nähe der ehemaligen Westbahnlinie ist eine Haltestelle anzustreben.

- m) Es sind alle Realitäten, welche die Durchführung der Trace, wie sie im Punkte a) verlangt wird, behindern, von der Unternehmung vollständig einzulösen.

B. Donaustadtlinie.

Die Gemeinde spricht sich mit aller Entschiedenheit gegen die vorgeschlagene Trace aus, in der Überzeugung, daß dieselbe weder den staatlichen noch den städtischen Interessen dienen könne.

Die Gemeinde gibt ihrer Anschauung dahin Ausdruck, daß es sich empfehle, die Bahnlinie vom Praterstern an sofort in definitiver Weise längs des Nordbahnhofes an der Nordbahnstraße (der Nordbahnhof ist mit der Nordwestbahn zu verbinden) und nach Überzeugung der Dresdenerstraße längs des Nordwestbahnhofes, dann weiters neben den Geleisen der Nordwestbahn zur Donauuferbahn und zum Bahnhofe von Heiligenstadt führen.

Es wird an die k. k. Regierung das Ersuchen gestellt, noch vor Entscheidung über die Tracenführung der Donaustadtlinie die vorerwähnte Alternative einem eingehenden Studium unterziehen zu lassen.

Durch die Borgartenstraße und längs der Donauuferbahn ist das Provisorium abzulehnen und gleich ein Definitivum zu beschließen.

Der Gemeinderath spricht seine Anschauung dahin aus, daß die Bahnlinie vom Praterstern abzweigend, von der Verbindungsbahn durch die Kronprinz Rudolfstraße und von da entlang der Rückseite des Nordbahnhofes in definitiver Weise als Hochbahn für den Personenverkehr eingerichtet und durchgeführt werde. Desgleichen ist auf die Verlängerung dieser Linie bei eintretendem Bedarfe stromabwärts Rücksicht zu nehmen, und um auch diesen Theil der Donaustadt in den Personenverkehr einbeziehen zu können.

Die Trace der Bahn in der Kronprinz Rudolfstraße ist innerhalb der Grenzmauer der Nordbahn über die sogenannte Kohlenstraße zu legen.

C. Vorortelinie.

- a) Die Bahnhofsanlage Ottakring ist in der Art abzuändern, daß die Burggasse und noch eine Gasse in ihrer geradlinigen Fortsetzung nicht unterbrochen werden.

Bei der Bahnhofsanlage in Ottakring soll die Burggasse und die sogenannte Marc Aurelstraße in ihrer geradlinigen Fortsetzung nicht unterbrochen werden.

In dem Profile 3.3 bis 3.6 Hernalser Bahnhof ist dafür Sorge zu tragen, daß mindestens zwei Straßen in ihrer geradlinigen Fortsetzung nicht unterbrochen werden.

- b) Es sei in der Strecke vom Hernalser Bahnhofe eine neue Variante hinter der Sternwarte bis in die Silberstraße zu studieren, um die enormen Einschnitte bei dem Hernalser Schlachthause, sowie die im Bogen ungünstig gelegene Station Hohenwarte zu vermeiden, und ist für eine Frachtenstation bei der Gersthofer Hauptstraße Sorge zu tragen.

Bei dem Austritte der Bahn in das Krottenbachthal ist eine Haltestelle anzulegen.

- c) Mit Rücksicht auf die bereits behördlich genehmigte Einwölbung des Krottenbaches und die projectierte Anlage einer Straße über denselben, ist die Abänderung der Bahntrace im Krottenbachthale in der Weise durchzuführen, daß dieselbe in das rechtsseitige Gehänge des Krottenbachthales verlegt und das Krottenbachbett von der Bahnanlage freigehalten wird.

Da durch die Führung der Bahntrace längs des Krottenbaches die bereits behördlich genehmigte Einwölbung des Krottenbaches erheblich erschwert wird, sind — falls diese Behinderung nicht durch die Verlegung der Bahntrace aus dem Laufe des Krottenbaches behoben wird — die bei dem Baue der Überwölbung des Krottenbaches und Führung einer Straße über demselben durch diese Behinderung und Erschwerung erwachsenden Mehrkosten auf Rechnung der Unternehmung zu setzen.

In der Strecke vor dem Rudolfsinum sei die Bahn derart zu führen, daß selbe aus dem Krottenbach zu verlegen ist, damit die Interessen der Straßenkreuzung daselbst, sowie der Bestand des Rudolfsinums und Taubstummen-Institutes gewahrt werde.

- d) Anstatt der zwischen Kilometer 0.6 und 0.7 projectierten Straßenkreuzung im Niveau, ist sofort bei der Bahnanlage eine definitive Überführung der Straße herzustellen.

- e) Die projectierten Futtermauern und Einschnitte bei Kilometer 4.5 sind in der Ausdehnung des Hernaller Schlachthaus auf die Höhe des dort bestehenden Niveaus zu bringen, und ist dortselbst eine Überdeckung der Bahn herzustellen, eventuell wäre durch Änderung der Trace die Verührung des Schlachthaus zu vermeiden.

In Anbetracht, daß diese Trace sämtliche Ortschaften von Heiligenstadt bis Penzing durchschneidet, auf alle Verkehrsinteressen dieser Ortschaften höchst störend wirkt, und in weiterer Erwägung, daß diese Bahnstrecke nur mittels Erddämmen hergestellt werden kann, soll diese Trace einem neuen Studium unterzogen und womöglich nach Westen zu verlegt oder wenigstens mit gemauerten Viaducten hergestellt werden.

Bei der Erbauung der Vorortelinie ist darauf Rücksicht zu nehmen, daß keine projectierten Gassen und Straßen durch den Eisenbahndamm oder Einschnitt abgesperrt werden. Bei der Ausmündung der Hauptstraßen in den Bezirken Ottakring, Hernals, Gersthof, Döbling ist je ein Lastenbahnhof zu errichten.

D. Wienthallinie.

Die Gemeinde Wien spricht sich gegen die Verleihung der Concession an Krauß & Comp. aus.

Der Gemeinderath behält sich vor, wenn der Bau dieser Bahn nicht von der Commission für Verkehrsanlagen in eigener Regie durchgeführt wird, um die Concession zur Erbauung dieser Bahn anzufuchen.

- a) Nachdem in dem vorliegenden Übersichtsplane auch die Fortsetzung der Wienthallinie von der Stiebergasse aufwärts nicht durch eine punktierte, sondern durch eine stetige Linie eingezeichnet ist, wird mit Befriedigung zur Kenntnis genommen, daß diese Trace als eine sofort auszuführende bezeichnet erscheint, wodurch dem in der Sitzung vom 27. Jänner 1892 ausgesprochenen Wunsche des Gemeinderathes Rechnung getragen ist.
- b) Es wird das Ersuchen gestellt, das Project für diese Strecke sobald als möglich auszuarbeiten, damit die notwendigen Anhaltspunkte für die Ausarbeitung des Wienflusprojectes und die Durchführung des letzteren geboten sind.
- c) Die an der Großmarkthalle bestehenden, für den Marktverkehr bestimmten Geleise sind in ihrem gegenwärtigen Bestande zu belassen und ist dementsprechend die Stadtbahntrace zu wählen.
- d) Längs des Kinderparkes ist die Bahnlinie näher gegen die Straße in der Weise zu verlegen, daß das Trottoir dieser Straße längs des Parkes unter die Bahnanlage zu liegen kommt, welche dementsprechend auf einer aus Stein und Eisen combinirten Construction geführt werden muß, wobei auf möglichste Geräuschlosigkeit Bedacht zu nehmen ist.
- e) Dem vor der technischen Hochschule projectierten Bahnhofe „Elisabethbrücke“ kann die Gemeinde Wien nicht zustimmen. Es ist daselbst bloß eine Haltestelle zu errichten. Diese Haltestelle ist näher dem Obstmarkte zu verlegen und zu überdecken und sind die über Terrain herzustellenden Baulichkeiten in Übereinstimmung mit der seinerzeit seitens der Gemeinde zu bestimmenden Ausbildung des Platzes „Karlskirche, Obstmarkt“ in ästhetisch entsprechender Weise auszuführen. Die im Untergrunde herzustellende Bahnhofsanlage selbst ist zu überdecken. Diesbezüglich sind verschiedene Projectskizzen in Vorschlag zu bringen.
- f) Die offen projectierten Bahnstrecken von Kilometer 2.7 bis Station „Elisabethbrücke“, dann am Obstmarkte, ferner zwischen Kilometer 3.9 „Rudolfsbrücke“ und Kilometer 4.5 bis „Pilgrambrücke“ sind sofort zu überdecken.
- g) Die Verringerung der Straßenbreiten in der Helenengasse, dann in der Oberen und Unteren Viaductgasse kann nur dann zugestanden werden, wenn für die Verbreiterung der Verbindungsbahn eine Construction gewählt wird, welche die Benützung der in Anspruch zu nehmenden Straßentheile als Fußwege ermöglicht.
- h) Es ist für eine entsprechende Verbindung der Vorderen Zollamtsstraße mit der Hinteren Zollamtsstraße, wie für die Möglichkeit der directen Durchführung der Marxergasse gegen den für den Bau von Markthallen bestimmten Eislaufplatz Vorfrage zu treffen. Auch ist die Ausmündung der Oberen Viaductgasse gegen die Hintere Zollamtsstraße entsprechend auszugestalten.
- i) Der Bahnhof beim Hauptzollamte ist derart anzulegen, daß er auch von der Landstraße aus zugänglich ist.

- k) Mit Rücksicht auf den Punkt IV 6 des Programmes sieht sich die Gemeinde Wien veranlaßt zu constatieren, daß zwischen der Engel- und Canalgasse der größte Theil des gegenwärtigen Wienfluszbettes zur Bahnanlage beansprucht wird. Es wird daher bedungen, daß die Kosten der Einlösung der am linken Wienfluszufer liegenden Häuser zum größten Theile auf Rechnung der Unternehmung zu stellen sein werden.
- l) In Betreff der Kreuzung des Wienflusses durch die Anschlußlinien nächst der Elisabethbrücke und der Hauptzollamtsbrücke wird die Erklärung abgegeben, daß die Gemeinde Wien erst bei der politischen Begehung entscheiden wird, ob die Freihaltung des in der Einwölbung des Wienflusses vorgesehenen Lichtraumes auch bei den Bahnüberbrückungen nothwendig ist.

E. Donaucanallinie.

- a) Bei der Ausführung dieser Baulinie ist in der Strecke der Übersezung des Wienflusses als Ersatz für die Hauptzollamtsbrücke bis zum Zeitpunkte der Einwölbung des Wienflusses auf Kosten der Unternehmung eine provisorische Brücke herzustellen, welche nach durchgeführter Wienflusregulierung durch eine definitive zu ersetzen ist.
- b) Die Herstellung von neuen Brücken über den Donaucanal darf durch diese Bahnlinie nicht behindert oder erschwert werden.
- c) Auf die Erbauung der in Aussicht genommenen Brücke in der Richtung der Lilienbrunnengasse ist bei dem Bahnbaue insoweit Rücksicht zu nehmen, daß die erforderlichen Pfeilerfundamente für die Brücke im Einvernehmen mit der Gemeinde zu veranlassen sind.
- d) Die zur Verbindung der Donaucanallinie mit der Dampftramway Wien bis Stammersdorf bei der Station „Kaiserbad“ projectierte Brücke ist auf Kosten der Unternehmung für den allgemeinen Personenverkehr geeignet zu construieren.
- e) Da durch die Führung der Trace längs der Rofsauerländer und des Franz Josef-Quai die Anordnung von Nothauslässen aus dem zu erbauenden Sammelcanale theils unmöglich gemacht, theils erheblich erschwert wird, sind, falls diese Behinderung der bereits bestehenden Wasserabzüge nicht durch eine Änderung der Trace oder der Nivellette behoben wird, die bei dem Baue des Sammelcanales durch diese Behinderung oder Erschwerung erwachsenden Mehrkosten auf Rechnung der Unternehmung zu setzen.
- f) Die Lage der Trace und der Nivellette an der Kreuzung mit dem Alsbach ist derart zu bestimmen, daß bei Beobachtung des höchsten im regulierten Donaucanale eintretenden Wasserstandes der ungehinderte Abfluß der Hochwassermengen aus dem Alsbache gesichert erscheint.
- g) Behufs Ermöglichung einer entsprechenden Kreuzung des rechtsseitigen Sammelcanales oberhalb der Brigittabrücke mit der Bahnlinie darf daselbst die Nivellette der Bahn nicht unter der Cöte von 160.90 gelegt werden.
- h) Da durch die Benützung der Straße vor den Häusern Nr. 3, 35, 37, 39 Rofsauerländer für die Bahnanlage die Führung des Sammelcanales daselbst ohne Häusereinfassungen nicht möglich ist, so muß bei Beibehaltung der projectierten Bahntrace die Erwerbung der für die Anlage des Canales erforderlichen Grundflächen auf Rechnung der Unternehmung erfolgen.
- i) Die Bahn ist vom Wienflusse an bis zur Haltestelle „Franz Josef-Bahn“ auch an jenen Stellen zu überdecken, wo dies nach den vorliegenden Plänen nicht projectiert ist.
- k) In Betreff der Galleriebahn längs des Donaucanales ist bei der Anlage den ästhetischen Anforderungen in jeder Beziehung Rechnung zu tragen.

Es sei mit Rücksicht auf die mannigfachen Übelstände, welche die Führung der Bahntrace von der Brigittabrücke bis zur Einmündung in die Franz Josef-Bahn, besonders durch Einlösung eines ganzen Häuserblockes in Lichtenthal sehr erschweren, ein Alternativproject dieser Strecke unter Vermeidung aller dieser Übelstände auszuarbeiten.

F. Innere Ringlinie.

Alternative A über die Lastenstraße.

Es ist die ursprünglich projectierte Linie über die Lastenstraße auszuführen:

- a) Die für den unbehinderten Verkehr unbedingt nothwendige Verbindung der inneren Ringlinie mit der Wienthallinie ist auch flussaufwärts sofort herzustellen.

- b) Die Bahntrasse am Getreidemarkte in der Laisten-, Museum-, Auerzperg-, Landesgerichts- und Universitätsstraße ist durchaus unter die Fahrbahn dieser Straßen zu verlegen und die Haltestelle „Schottenring“ anstatt in den Park vor die Botivkirche auf dem Schottenring, zu situieren.
- c) An jenen Stellen, wo die Unterfahrung von Anpflanzungen nicht vermieden werden kann, ist auf die Bestimmungen des Punktes II 4 Rücksicht zu nehmen.
- d) Soweit durch die in Antrag gebrachte Trassenänderung der Ottakringer Bachcanal und die übrigen Unrathscanäle getroffen werden, ist eine entsprechende Umlegung derselben auf Kosten der Unternehmung vorzunehmen.
- e) Da durch die beiden Anschlüsse der inneren Ringlinie an die Donaucanallinie der projectierte rechtsseitige Sammelcanal an der Einmündung des Schottenringes in den Franz Josefs-Quai in seiner Höhenlage nach abwärts gedrückt und dadurch das Gefälle derselben bis zum Wienflusse verschlechtert wird und infolge dessen die Canalprofile vergrößert werden müssen, so ist in der Strecke Schottenring—Kaiserbad durch eine Änderung der Trassenführung oder durch entsprechende Hebung der Nivelletten Abhilfe zu schaffen, andernfalls wären die durch die Bahnanlage verursachten Mehrkosten des Canalbaues sowie die größeren Erhaltungs- und Reinigungskosten auf Rechnung der Bahnherstellung zu setzen.
- f) Die Bahn ist in ihrer ganzen Ausdehnung von der Station „Elisabethbrücke“ bis zur Station „Kaiserbad“ einzudecken.

IV. Wünsche.

1. Es ist der Wunsch auszusprechen, daß die Gürtellinie von Heiligenstadt bis zum Magleinsdorfer Bahnhofe in ihrer ganzen Ausdehnung schon in der ersten Bauperiode zur Durchführung gelange; sollten jedoch die hiefür zur Verfügung stehenden Geldmittel den Ausbau der Theilstrecke „Westbahnhof—Magleinsdorf“ und gleichzeitig auch der ganzen Vorortelinie schon in der ersten Bauperiode nicht ermöglichen, so ist anzustreben, daß die Gürtellinie „Westbahnhof—Magleinsdorf“ noch in der ersten Bauperiode ausgeführt werde, wogegen allenfalls von dem Baue der Vorortelinie in der ersten Bauperiode abgesehen werden könnte.

2. Es wird der Wunsch ausgesprochen, eine Verbindung der Geleise der Wienthalbahn mit denen der Gürtellinie in der Richtung gegen die Südbahn herzustellen. Mindestens ist an der Kreuzungsstelle der Gürtellinie mit der Wienthallinie die Niveaudifferenz dieser beiden Linien thunlichst zu vermindern. Es ist auch für eine Verbindung der Wienthallinie mit der Gürtellinie in der Richtung gegen den Westbahnhof vorzusehen.

3. In den Plänen über die projectierten Stadtbahnlinien ist eine entsprechende Verbindung des Centralviehmarktes mit den Stadtbahnen für die Zwecke des Viehtransportes zu den Schlachthäusern nicht vorgesehen. Durch die bestehende Schlachthausbahn erscheint zwar wohl die erwähnte Verbindung mittels der Staatsbahn und der Verbindungsbahn gegeben, allein der Verkehr auf dieser Bahnverbindung müßte auf einem erheblichen Umwege in unpraktischer Weise erfolgen.

Eine für die gedachten Zwecke vollkommen entsprechende Verbindung des Centralviehmarktes mit den projectierten Stadtbahnen kann nur dadurch erzielt werden, daß im Anschlusse an die sogenannten Rindergeleise der Schlachthausbahn eine neue Bahnlinie im Untergrunde zur Verbindungsbahn geführt und diese neue Linie nächst dem k. k. Artillerie-Arsenale an die Verbindungsbahn angeschlossen wird. Die Herstellung dieser Bahnverbindung ist für den Viehtransport von größter Wichtigkeit, weil der gegenwärtig geübte Viehtrieb mit empfindlichen Übelständen aller Art verbunden ist und derselbe keinesfalls noch für längere Zeit fortbestehen kann.

Mit Rücksicht auf alle diese Umstände wird das dringendste Ersuchen gestellt, die Ausführung der vorerwähnten Bahnverbindung in die Projecte der Stadtbahnen aufzunehmen und dieselbe schon für die erste Bauperiode in Aussicht zu nehmen. Hiedurch würde auch die von der k. k. Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen angeregte Sicherstellung der Grundflächen für die Anlage der oben angeregten Bahnverbindung am besten erreicht werden.

4. Bei der Anlage der Verbindungsbahnlinien ist auf die Möglichkeit des Leichentransportes nach dem Centralfriedhofe Rücksicht zu nehmen.

5. Schließlich wird constatiert, daß einige von dem Gemeinderathe gelegentlich der Berathung des Programmes über die Herstellung der Wiener Verkehrsanlagen, in der Sitzung vom 27. Jänner 1892 geäußerte Wünsche nicht berücksichtigt sind und spricht der Gemeinderath neuerlich den Wunsch aus:

- a) Dafs eine Linie von Meidling durch den X. und XI. Bezirk, durch Erdberg mit dem Anschlusse an die Donaucanallinie, desgleichen eine Linie von Magleinsdorf durch die Quellengasse, den XI. Bezirk zum Centralfriedhofe hergestellt werde;
- b) dafs auf die Anschlüsse der, die Innere Stadt durchquerenden Radiallinien, bezüglich welcher auch die vom Gemeinderathe gewünschten generellen Projecte fehlen, Rücksicht genommen wird;
- c) dafs die angeregte Verbindung der Donaucanallinien mit der Gürtellinie durch eine näher der Stadt liegende Geleiseanlage, sowie ein Anschluß an diese Localbahn nach Döbling hergestellt wird;
- d) dafs die vom Gemeinderathe angeregten Linien „Innere Ringstraße oder Donaucanallinie über die ehemalige Währingerlinie nach Pögleinsdorf, Salmansdorf und Neuwaldegg“ berücksichtigt werden;
- e) dafs die Linie von Meidling durch den X. und XI. Bezirk und durch Erdberg mit dem Anschlusse an die Donaucanallinie nach dem Beschlusse des Gemeinderathes vom 27. Jänner 1892 schon in der ersten Periode auszuführen sei.

Betreffs der Theilstrecke Westbahnhof—Magleinsdorf, der Gürtellinie der Stadtbahn wurde das ursprüngliche Tracenproject seitens der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen zurückgezogen und ein diesbezügliches neues Project vorgelegt. In Ansehung dieses letzteren Projectes erklärte der Gemeinderath zufolge Beschlusses vom 3. Juni 1892 Folgendes:

I.

Die Gemeinde verweist bei dem Eingehen auf die Begutachtung des vorliegenden Projectes auf die Bestimmung der Art. VII und VIII des Programmes, nach welcher die einheitliche Leitung der Projectaufstellung der „Commission für Verkehrsanlagen in Wien“ zusteht, und gibt ihr Gutachten nur unter der Verwahrung ab, dafs dadurch der definitiven Projectaufstellung durch die obige Commission in keiner Weise präjudicirt werde.

II.

1. Nachdem in den vorliegenden Projectplänen über die Wiener Verkehrsanlagen nicht nur die beabsichtigten Tracenführungen der Stadtbahnen verzeichnet, sondern auch die Bahnnivelleten im Längenprofile, die beabsichtigte Constructionsweise der Bahnkörper, der Bahnstationen und Haltestellen mit den zugehörigen Objecten verzeichnet sind und angegeben ist, in welcher Weise städtische Objecte hiedurch tangirt werden wollen, und nachdem es sich im gegenwärtigen Stadium der Verhandlung nur um die Feststellung der Bahntracen handelt (Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, Nr. 19 R. G. Bl., § 3), wird seitens der Gemeinde ausdrücklich hervorgehoben, dafs die Beurtheilung der Bahnanlagen hinsichtlich der Lage der Bahnnivellete, dann in constructiver und ästhetischer Beziehung, sowie hinsichtlich der Art der Umlegung oder Reconstruction der städtischen Objecte (Gebäude, Canäle, Wasserleitungen zc.) der politischen Begehung der Bahnanlagen vorbehalten bleiben müsse.

2. Es wird gefordert, dafs bei den Bahnanlagen darauf Rücksicht genommen wird, dafs alle derzeit bestehenden Communicationen (Straßenzüge) aufrecht bleiben und dafs auch in Zukunft die von der Gemeinde als nothwendig erkannten Communicationen anstandslos hergestellt werden können, sowie dafs bei Einschnitten durchgehends eine Überdeckung der Bahn im bestehenden Niveau ausgeführt werden kann, bei Hochbahntracen hingegen entsprechend breite und hohe Durchlässe im Bahnkörper angelegt werden können.

Die offen projectirten Bahneinschnitte sind jederzeit einzudecken und die Durchlässe jederzeit auszuführen, beides auf Verlangen der Gemeinde Wien und ohne deren Belastung.

3. Endlich wird bedungen, dafs in jenen Fällen, wo durch die Bahnführung der Straßenkörper in der Weise occupirt wird, dafs hiedurch der Bau von dort bereits projectirten oder dort unumgänglich nothwendig auszuführenden Objecten (Zufsregulierungen, Sammelcanälen Leitungen zc.) behindert erscheint, für den occupirten Grund durch die Unternehmung der Ersatz zum Baue der besagten Objecte durch Einföhrung nachbarlicher Gebäude und Gründe beschafft wird.

4. In jenen Strecken, wo die Bahn im überdeckten Einschnitte geführt wird und ober derselben dormalen Gartenanlagen oder Alleen bestehen, ist anzustreben, dafs die Construction der Eindeckung in einem Niveau hergestellt werde, welches es ermöglicht, eine genügend hohe Erdschichte darüber zu geben, damit neuerliche Anpflanzungen möglich sind.

5. Es wird verlangt, daß die Züge der Localbahn direct auf die Localstrecken der Süd- und Franz Josef-Bahn verkehren können.

III.

- a) Die Tracenführung ist in den geraden Strecken jedenfalls in der Ase und bei Krümmungen möglichst innerhalb des Spiegels der Gürtelstraße zu legen.
- b) In allen Theilen der Gürtellinie, wo die Bahn auf der Gürtelstraße als Hochbahn geführt wird, sind aus ästhetischen und Verkehrsrücksichten Bogenstellungen oder Eisenconstruktionen mit geräuschloser Fahrt anzubringen.
- c) Alle Realitäten, welche die Durchführung der projectierten Tracen behindern, sind von der Unternehmung einzulösen.
- d) Da die Gemeinde Wien die Führung der Gürtelstraße in der Strecke von Kilometer 1.0 bis 1.8 in der vollen Breite von 40° in Aussicht genommen hat, so stellt sie auch hier die Forderung, daß die Bahn thunlich in der Mitte des Gürtelspiegels geführt werde.
- e) In der Strecke zwischen Kilometer 2.4 und Kilometer 3.3, das ist zwischen dem Hundsthurmer Friedhofe und der Magleinsdorferstraße, ist für die der Benützung entzogene Weidlingerstraße die innere gegen den Pferdemarkt gelegene Gürtelstraße auf Rechnung der Bahnunternehmung durchzuführen.
- f) Für die directe Verbindung der Margarethener Gürtelstraße mit der Hundsthurmerstraße, sowie der Oberen Bräuhausgasse mit der Lainzerstraße, sind im Bahnkörper entsprechend weite und hohe Durchlässe anzulegen.
- g) Die Gemeinde Wien behält sich vor, in der Verbindungscurve zwischen Kilometer 0.1 und Kilometer 0.8 in der Richtung gegen Weidling außer den bereits projectierten Bahnüberführungen und Durchlässen noch weitere Bahnüberfahrten und Bahndurchlässe erst nach Lösung der Frage über die Art der Verwendung der Gründe im Bahndelta vor dem Magleinsdorfer Frachtbahnhöfe zu fordern.
- h) Sollte die Führung der Bahn in Kilometer 1.3 bis Kilometer 1.4 über das Gumpendorfer Schlachthaus nicht vermieden werden, so ist die Gemeinde Wien für die Einräumung dieser Servitut im Sinne des Punktes XIII, Absatz 8 des „Programmes“ zu entschädigen.

Die Entscheidungen des k. k. Handelsministeriums über die Resultate der vorerwähnten Tracenrevisionsverhandlungen sind in dem nachstehenden Erlasse enthalten:

Erlaß des k. k. Handelsministeriums vom 27. October 1892, Z. 2845, womit die Entscheidung über die Tracenrevisionsverhandlung bezüglich der sechs in der ersten Bauperiode auszuführenden Linien des Stadtbahnnetzes und bezüglich der in der zweiten Bauperiode auszuführenden Strecke „Westbahnhof-Magleinsdorf“ der Gürtellinie getroffen wird. (Intimirt mit Erlaß der k. k. n.-ö. Statthalterei vom 8. November 1892, Z. 70.563.)

Auf den Bericht vom 5. October 1892, Z. 12, bezugnehmend, womit die löbliche Commission unter principieller Zustimmung zu den Anträgen des Commissionsgutachtens ihre Beschlüsse über die in der Zeit vom 30. Mai bis 9. Juli 1892 abgehaltene Tracenrevisionsverhandlung bezüglich der sechs in der ersten Bauperiode auszuführenden Linien des Stadtbahnnetzes und bezüglich der in der zweiten Bauperiode auszuführenden Strecke Westbahnhof—Magleinsdorf der Gürtellinie zu meiner Kenntniss gebracht hat, finde ich sohin auf Grund des Ergebnisses der gedachten commissionellen Amtshandlung im Gegenstande nachstehende Entscheidung zu treffen:

A. Hauptbahnen.

Die in Ansehung der Gürtellinie, Donaustadtlinie und Vorortelinie der Tracenrevision unterzogenen generellen Projecte und die hiedurch bedingten Tracenzüge der einzelnen Linien erhalten nach Maßgabe der hiemit im allgemeinen bestätigten Anträge der Tracenrevisions-Commission, und der nachfolgenden speciellen Bestimmungen, respective Bemerkungen die Genehmigung.

I. Gürtellinie.

a) Strecke Westbahnhof—Heiligenstadt.

1. Die Tracengenehmigung bezieht sich in der Nähe des Westbahnhöfes bloß auf die currente Strecke; die Führung der Linie zum Westbahnhöfe selbst und der Anschluß an denselben, respective gegen Penzing ist noch einem eingehenden Studium zu unterziehen; mit dem Variantenprojecte sind vergleichende Kostenberechnungen in Vorlage zu bringen.

2. Die Anlage der currenten Bahn soll — so viel als möglich — in den geraden Strecken in der Achse der Gürtelstraße, bei Krümmungen innerhalb des Gürtelspiegels erfolgen.

Bei Aufstellung der Grundeinlösungsbehalte ist auf die Eröffnung der Gürtelstraße insoferne Rücksicht zu nehmen, als die Einlösung von Realitäten für den Bahnbau erforderlich ist.

3. Die Station Michelbeuern ist nur als Frachtenbahnhof zu errichten, und zwar unter Beachtung folgender Bedingungen:

- a) Der Bahnhof ist möglichst tief in den Einschnitt nächst der niederösterreichischen Landesirrenanstalt zu verlegen;
- b) zwischen dem Bahnhofs- und der Irrenanstalt ist eine thunlichst breite Straße zu belassen;
- c) der Garten der Irrenanstalt ist durch eine entsprechend hohe Mauer abzuschießen;
- d) am Bahnhofs ist gegen die Irrenanstalt zu ebenfalls eine möglichst hohe Mauer zu errichten;
- e) die Geleise sind möglichst weit vom Garten der Irrenanstalt zu verlegen und ist der Betrieb derart einzurichten, daß akustische Störungen möglichst vermieden werden, demnach der Verkehr, insbesondere bei Nachtzeit, thunlichst geräuschlos durchgeführt werden kann.

4. Die Anlage, respective Situierung der übrigen Stationen und Haltestellen ist bei Ausarbeitung des Projectes für die Stationscommission und politische Begehung, welche beide Amtshandlungen behufs möglichster Beschleunigung der Bau-Inangriffnahme zu verbinden sind, eingehend in Erwägung zu ziehen.

5. In Bezug auf die Anschlüsse der Gürtellinie an die Kaiserin Elisabethbahn und an die Kaiser Franz Josef-Bahn, dann in Bezug auf die Kreuzung der Verbindung zur Donauuferbahn mit dem den gleichen Zweck verfolgenden Geleise der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn werden die zwischen den betheiligten Bahnverwaltungen zu treffenden, dem Handelsministerium zur Genehmigung vorzulegenden Vereinbarungen maßgebend sein.

6. Die Einwendungen der Neuen Wiener Tramwaygesellschaft als Concessionärin der Gürtelstraßen-Tramway können, insoweit sie gegen die Ausführung der Gürtelbahnlinie des Stadtbahnprojectes gerichtet sind, schon aus dem Grunde nicht berücksichtigt werden, weil der genannten Gesellschaft nach Maßgabe der ihren einschlägigen Concessionen zu Grunde liegenden Allerhöchsten Entschliessung vom 25. Februar 1859 ein ausschließendes Recht oder ein Entschädigungsanspruch gegen das Staatsörar nicht zusteht. Insoferne die Einwendungen gegen die Verlegung ihrer Geleise gerichtet sind, werden dieselben bei der Verfassung des Detailprojectes in Erwägung zu ziehen sein. Der Wunsch, es möge nach Ausführung der durch den Bau der Gürtellinie bedingten Umlagungen einzelner Strecken ihrer Geleise die Lage der Tramwaytrasse in ihrer ganzen Ausdehnung als definitiv erklärt werden, muß im Hinblick darauf, daß derzeit weder das Detailproject für die Bahn und deren Nebenanlagen, noch das Project der seitens der Stadtgemeinde Wien beabsichtigten Straßenherstellungen vorliegt, in jedem Falle als verfrüht bezeichnet werden; überdies entzieht sich die Entscheidung hierüber, als mit der Frage der Straßenbenützung zusammenhängend, dem Wirkungsbereiche des Handelsministeriums.

7. Die von den Anrainern erhobenen Ansprüche werden, insoferne denselben nicht bei Verfassung des Detailprojectes Rechnung getragen werden kann, bei der seinerzeitigen politischen Begehung zu erörtern sein.

b) Strecke Westbahnhof-Magleinsdorf.

Ohne Präjudiz für den Zeitpunkt der Ausführung wird bestimmt, daß:

1. die Führung der Linie im Gürtelspiegel in Relation zur Festsetzung der Baulinie auf der künftigen Gürtelstraße zu erfolgen hat, und

2. die Verringerung des Höhenunterschiedes zwischen der Haltestelle Hundsturmmerlinie der Gürtelbahn und der Haltestelle Gürtelstraße der Wienthallinie auf das thunlichst geringste Maß im Einvernehmen mit der Unternehmung der letzteren Linie anzustreben ist.

3. Die Einwendungen der Vertreter der Wiener Verbindungsbahn und der k. k. priv. Südbahngesellschaft, welche lediglich die projectierte Haltestelle Magleinsdorf, die beabsichtigten Erweiterungsbauten und Geleiseanlagen der Station Magleinsdorf, sowie den Anschluß und die Erweiterung der Station Meidling betreffen, werden zunächst im Wege der Vereinbarung der betheiligten Eisenbahnverwaltungen im Sinne der Anordnungen des § 10, lit. g des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R. G. Bl. Nr. 238, auszutragen sein.

II. Donaustadtlinie.

1. In Anbetracht der vom k. und k. Reichskriegsministerium gestellten Anforderungen, respective im Hinblick auf die von dem genannten Ministerium an die Belassung der provisorischen Theilstrecke der Donaustadtlinie in der projectierten Weise geknüpften Bedingungen werden zum Zwecke der angeregten Niveauehebung der Donauuferbahn, respective der Donaustadtlinie im Einvernehmen mit der Donauregulierungscommission die erforderlichen Studien zu pflegen sein; in dem Falle, als dieselben ein günstiges Resultat nicht ergeben sollten, wären alle Vorarbeiten derart zu treffen, daß die Ausführung der definitiven Donaustadtlinie bereits zu Beginn der zweiten Bauperiode (1898—1900) in Aussicht genommen werden kann.

Im Kriegs- oder Mobilisierungsfalle wird auf dem provisorischen Theile der Donaustadtlinie über Verlangen der k. und k. Kriegsverwaltung der Verkehr einzustellen sein.

2. Die von der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn beantragte Verlegung des projectierten Übergabsbahnhofes kann aus technischen und aus ökonomischen Rücksichten nicht gutgeheißen werden.

Der von derselben Gesellschaft erhobene Anspruch auf Überlassung der Verbindungscurve zwischen dem Übergabsbahnhofe und den Nordbahngleisen zur freien Benützung wird unter Beachtung des Umstandes, daß den Localbahnen im Hinblick auf die Situierung ihrer Zugförderungsanlage die Mitbenützung dieser Verbindungslinie gewahrt bleiben muß, bei Abschluß des Anschlußvertrages in Erwägung zu ziehen sein, gleichwie auch die Regelung der aus der Kreuzung der Donaustadtbahngleise mit den zum Donauuferbahnhofe und zur Gasfabrik führenden Nordbahngleisen entspringenden Verhältnisse vorerst im Wege der Vereinbarung zwischen den beiden Bahnverwaltungen zu erfolgen hat.

3. Die Einwendungen der k. k. priv. österr. Nordwestbahn gegen die Art des Anschlusses an die österreichische Nordwestbahn werden beim Studium für die Verfassung des Detailprojectes in Erwägung zu ziehen sein. Die von derselben Bahnunternehmung angeregten beiden Alternativstraßen, welche auf die directe Einbeziehung der Nordwestbahn in das Stadtbahnnetz abzielen, können angesichts der übereinstimmenden Anträge der Tracenrevisionscommission und der Commission für Verkehrsanlagen in Wien derzeit nicht weiter in Betracht gezogen werden.

4. Die Nivellette der Bahn in der Kronprinz Rudolfstraße entlang der Rückseite des Nordbahnhofes ist derart zu wählen, daß einerseits die nöthige Höhe für die unbehinderte Communication unter der Bahn gewonnen, anderseits für den Anschluß der mehrfach als dringend bezeichneten und auch hierorts als wünschenswert erkannten Fortsetzung der Donaustadtlinie stromabwärts Vorsorge getroffen wird.

5. Der Forderung der Stadtgemeinde Wien, daß die im Parcellierungsplane vorgesehenen Vorgärten in der Vorgartenstraße zu schonen seien, ist in angemessener Weise Rechnung zu tragen, und wird zu dem Ende mit der Stadtgemeinde das Einvernehmen zu pflegen sein.

III. Vorortelinie.

Rücksichtlich des in die zweite Bauperiode fallenden, mit Rücksicht auf die erhobenen zahlreichen Einwendungen bei der Tracenrevision zurückgezogenen Projecttheiles Hernals-Heiligenstadt wird die hierortige Schlußfassung jenem Zeitpunkte vorbehalten, wo das bezügliche Variantenproject vorliegen wird. Bei Verfassung dieses letzteren ist jedoch darauf Bedacht zu nehmen, daß eventuell eine Verbindung zum Hernalser Schlachthause hergestellt werden könne; ferner wird die Frage der Herstellung von angemessenen Stationen zur Befriedigung der Bedürfnisse von Gersthofer und Döbling, sowie der Anlage einer Haltestelle beim Austritt der Bahn in das Krottenbachthal einem eingehenden Studium zu unterziehen sein.

Rücksichtlich der in Ansehung der Trace feststehenden Theilstrecke Penzing—Hernals (einschließlich Station) sind nachstehende Anordnungen zu beachten:

1. Im Kilometer 0.6/7 bei Penzing wird anstatt der Straßenniveaureizung die Eventualität der Herstellung einer definitiven Bahnüberfahrt ins Auge zu fassen sein.

2. Die Bahnhofsanlage in Ottakring ist derart zu verschieben, daß die geradlinige Fortsetzung zweier Straßen, darunter die Burggasse, keine Unterbrechung erfährt; außerdem wird darauf Rücksicht zu nehmen sein, daß eine bequeme Verbindung der Magazine der im Gebiete von Ottakring neu zu erbauenden Ararial-Tabakfabrik mit der Bahn zur Ausführung gelangen kann. In letzterer Hinsicht ist das Einvernehmen mit der k. k. Generaldirection der Tabakregie und mit der k. k. Dicastrerialgebäude-Direction zu pflegen.

3. Im Kilometer 3.3/6 ist nach Möglichkeit dafür Sorge zu tragen, daß mindestens zwei Straßenzüge in ihrer geradlinigen Fortsetzung durch die Bahnanlage nicht unterbrochen werden.

V. Rückichtlich aller sub I—III besprochenen Bahnlinien ist weiterhin Folgendes zu beachten:

1. Die Festsetzung der Zahl und Dimensionierung der behufs Aufrechterhaltung bestehender oder sichergestellter Communicationen erforderlichen Durchlässe oder Überfahrten ist Gegenstand der politischen Begehung, respective der Entscheidung des Handelsministeriums über diese Amtshandlung; gleichwohl wird im Interesse der Vermeidung der Schwierigkeiten in eben diesem Zeitpunkt empfohlen, bereits bei der Verfassung des Detailprojectes mit der Stadtgemeinde Wien das Einvernehmen zu pflegen und deren Wünsche — soweit dieselben mit den technischen Rücksichten und mit den Forderungen der Ökonomie vereinbar erscheinen — zu berücksichtigen. Bei Verlegung von Straßen, denen die Stadtgemeinde Wien größere Breitendimensionen als die bisherigen zu geben gedenkt, ist rückichtlich der dem Eisenbahnunternehmen in Gemäßheit des Eisenbahn-Concessionsgesetzes obliegenden Verpflichtung zum Erjaze der bisherige Bestand maßgebend.

2. Das Maß und der Umfang der anzuordnenden Eindeckung offener Bahnstrecken wird bei der politischen Begehung zur Erörterung gelangen. In soweit für Eindeckungen bereits im Detailprojecte Vorfrage getroffen wird, ist gleichzeitig eine ausreichende Ventilation in Vorschlag zu bringen.

3. Öffentliche Gartenanlagen sind in weitestgehender Weise zu schonen; bei überdeckten Einschnitten unter derartigen Anlagen ist darauf Bedacht zu nehmen, daß durch Aufführung einer genügenden Erdschichte neuerliche Anpflanzungen ermöglicht werden.

4. Alle hinsichtlich der Ausführung der Bahn in Bezug auf Constructionsart und Detail der Anlagen vorgebrachten Wünsche der Interessenten sind bei Verfassung des Detailprojectes eingehend in Erwägung zu ziehen und bei der politischen Begehung zu erörtern. Bei den Hochbahnanlagen ist insbesondere geräuschlose Fahrt anzustreben.

5. Es werden Einrichtungen zu treffen sein, welche die Einführung des Leichentransportes ermöglichen; in dieser Richtung wird, und zwar insbesondere wegen Fixierung der Aufnahmestellen mit der Stadtgemeinde Wien das Einvernehmen zu pflegen sein.

6. Bei Verfassung der Detailprojecte ist auf die Möglichkeit der künftigen Erweiterung und Ergänzung der projectierten Anlagen derart Rücksicht zu nehmen, daß die Grenzen der erweiterten und ergänzten Anlagen in einem abgeordneten Übersichtsplane zur Darstellung gelangen, welcher der Stadtgemeinde Wien zum amtlichen Gebrauche zu übergeben sein wird.

B. Localbahnen. — I. Wienthallinie.

Das generelle Project und der hiedurch bedingte Tracenzug wird unter der Voraussetzung, daß die denselben beeinflussenden anderen Verkehrsanlagen, insbesondere die Wienflußregulierung in der dem Projecte vorschwebenden Ausführungsweise zur Realisierung gelangen und mit dem Vorbehalte, daß die Tracenbestimmung hinsichtlich der von den sonstigen Projecten der Verkehrsanlagen abhängigen Theile der Linie erst bei Entscheidung über das Detailproject als eine endgültige anzusehen ist, nach Maßgabe der hiermit bestätigten, auf Grund einstimmiger Beschlüsse erstatteten Anträge der Tracenrevisionscommission, sowie nach Maßgabe der nachstehenden besonderen Bestimmungen und Bemerkungen genehmigt:

1. Die hinsichtlich der Geleise-Anordnung am Hauptzollamtsbahnhofe von der Verwaltung der Wiener Verbindungsbahn, von den Vertretern der k. k. Dicasterialgebäude-Direction und von den Vertretern der niederösterreichischen Handels- und Gewerbekammer, dann hinsichtlich der Station Praterstern vom Vertreter des k. k. Hofärars, endlich hinsichtlich der Erhaltung und Sicherung der Telegraphen- und Telephonkabel vom Vertreter der k. k. niederösterreichischen Post- und Telegraphendirection vorgebrachten Einwendungen, beziehungsweise Wünsche sind bei Verfassung des Detailprojectes in Erwägung zu ziehen.

In Bezug auf den Anschluß der Wienthallinie an den Hauptzollamtsbahnhof und auf die Ermöglichung der anstandslosen Bedienung des Hauptzollamtes durch die Verwaltung der Wiener Verbindungsbahn ist mit dieser und der k. k. Finanzverwaltung eine entsprechende Vereinbarung anzustreben.

2. Die Situierung der projectierten Station „Elisabethbrücke“ — deren Geleisanlage auf das von der Eisenbahnaufsichtsbehörde unbedingt nothwendig erkannte Maß zu beschränken ist — wird bei Verfassung des Detailprojectes unter Festhaltung des Gesichtspunktes, daß die Trace so nahe als möglich an das jetzt bestehende Wienflusssufer zu rücken sei, einem eingehenden Studium zu unterziehen sein.

3. Rücksichtlich der Niveaudifferenz beim Gumpendorfer Schlachthause an der Kreuzung mit der künftigen Gürtellinie (Strecke Westbahnhof—Magleinsdorf) ist im Einvernehmen mit der k. k. Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen die thunlichste Abminderung anzustreben.

4. Längs des Kinderparkes im III. Gemeindebezirke ist die Bahn näher gegen die Straße zu verlegen und auf einer aus Stein und Eisen combinirten Construction zu führen, wobei insbesondere geräuschlose Fahrt anzustreben ist.

5. Bei Erweiterung des Verbindungsbahnviaductes in der Helenengasse (II. Gemeindebezirk), dann in der Oberen und Unteren Viaductgasse (III. Gemeindebezirk) ist darauf Bedacht zu nehmen, daß die Benützung der in Anspruch genommenen Theile der Communicationen als Fußweg ermöglicht wird.

6. Bei Verfassung des Detailprojectes ist auch die Eventualität der Fortsetzung der Marxergasse, sowie die Herstellung eines Zuganges zum Hauptzollamtsbahnhofs vom Bezirk Landstraße aus durch den Bahnkörper der Wiener Verbindungsbahn unter Ausgestaltung der Ausmündung der Oberen Viaductgasse gegen die Hintere Zollamtsstraße dem Studium zu unterziehen.

7. Bei Verfassung des Detailprojectes ist endlich in dasselbe die Fortsetzung der Wienthallinie bis Hütteldorf einzubeziehen.

II. Donaucanallinie.

Das generelle Project und der hiedurch bedingte Tracenzug für die Donaucanallinie wird unter der gleichen Voraussetzung und mit dem gleichen Vorbehalte wie bezüglich der Wienthallinie, nach Maßgabe der Anträge der Tracenrevisionscommission, jedoch mit Ausschluß der Theilstrecken, welche sich auf die Unterföhrung des Franz Josef-Bahnhofes und auf den Anschluß gegen das Hauptzollamt beziehen, genehmigt.

Was die Unterföhrung des Franz Josef-Bahnhofes anbelangt, so hat die k. k. Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen ihre Forderung, wonach die Haltestelle der Donaucanallinie nicht am nördlichen Kopfe des Aufnahmgebäudes des Franz Josef-Bahnhofes, sondern ungefähr in der Mitte desselben angelegt werden solle, aufrecht erhalten. Die endgiltige Entscheidung über diese beiden Alternativen kann nur auf Grund vergleichender Kostenberechnungen erfolgen, welche spätestens bei Vorlage des Detailprojectes, das dann aber auch beide Varianten zu umfassen hätte, zu liefern sind.

Was die Einmündung der Donaucanallinie am Hauptzollamtsbahnhofs betrifft, so kann in Anbetracht und bis zur Behebung der sehr schwer wiegenden Einwendungen, welche seitens der Vertreter der k. k. Dicasterialgebäude-Direction gegen die Durchschneidung der Vorderen Zollamtsstraße und gegen die Inanspruchnahme des vor dem Hauptzollamte gelegenen, zur Errichtung eines Amtsgebäudes bestimmten Platzes, ferner seitens der Vertreter der Verwaltung der Wiener Verbindungsbahn gegen den Anschluß der Donaucanallinie überhaupt erhoben worden sind, die Trace für jene Theilstrecke, welche zwischen dem Franz Josefs-Quai und dem Hauptzollamtsbahnhofs liegt, somit von der Ferdinandsbrücke ab, dermalen nicht endgiltig festgestellt werden.

Für die Föhrung der Donaucanallinie von diesem Punkte bis zu deren Anschluß an die Wiener Verbindungsbahn in der Richtung gegen den Praterstern einerseits und an die Wienthallinie andererseits werden daher unverweilt eingehende Studien einzuleiten sein, wobei die Eventualität der Verlegung des Hauptzollamtes erst in letzter Reihe in Rechnung zu ziehen wäre.

Bemerkt wird, daß diese Studien erforderlichen Falles auch auf die vor der Ferdinandsbrücke stromaufwärts gelegene Strecke ausgebehnt werden können. Das Ergebnis der Studien ist sodann unter Vorlage der bezüglichlichen Variantenprojecte nebst vergleichenden Kostenberechnungen dem Handelsministerium im Wege der Commission für Verkehrsanlagen in Wien behufs weiterer Verfügung zur Kenntniß zu bringen.

In Bezug auf die Theilstrecken, für welche nach dem Voranstehenden die Trace als bedingt genehmigt zu betrachten ist, wird bei Verfassung des Detailprojectes einem eingehenden Studium zu unterziehen sein:

1. Die Ermöglichung der unbehinderten, respective nicht erschwerten Herstellung neuer Brücken über den Donaucanal;

2. die Veranlagung der Fundamente für die Pfeiler der im Zuge der Lilienbrunnengasse in Aussicht genommenen Brücke zur Verbindung des I. und II. Gemeindebezirkes; hierbei ist das Einvernehmen mit der Gemeinde Wien zu pflegen;

3. die Ermöglichung einer thunlichst unbehinderten Anlage von Rothausläffen aus dem Sammelcanale längs der Rofsauerlande und des Franz Josef-Quais;

4. die Ermöglichung des ungehinderten Abflusses des Hochwassers des Alsbaches;

5. die Ermöglichung einer entsprechenden Kreuzung des rechtsseitigen Sammelcanales oberhalb der Brigittabrücke mit der Bahnlinie;

6. die Bedachtnahme auf die Telegraphen- und Telephonkabel.

III. Innere Ringlinie.

Das generelle Project und der hiedurch bedingte Tracenzug wird unter Zugrundelegung der seitens der Tracenrevisionscommission mit Stimmenmehrheit, seitens der Commission für Verkehrsanlagen in Wien mit Stimmeneinhelligkeit vorgeschlagenen Variante, wornach die Trace von der Station Elisabethbrücke der Wienthallinie ausgehend, nach Übersezung des Wienflusses, der verlängerten Kärnthnerstraße und nach Unterfahung der Ecke des Heinrichshofes sich nach links wendend der Ringstraße folgt, nach Maßgabe der hiezu bestätigten Anträge der Tracenrevisionscommission mit dem Beifügen genehmigt, daß in Ansehung der inneren Ringlinie die bezüglich der Wienthallinie ausgesprochene Voraussetzung, sowie der gleiche Vorbehalt zu gelten hat, ferner daß den Forderungen des k. u. k. Obersthofmeisteramtes, der k. k. niederösterreichischen Post- und Telegraphendirection und der Stadtgemeinde Wien, respective der Vertreter des Stadtrathes in Bezug auf Stationsanlagen, Traceverschiebungen und Berücksichtigung des gegenwärtigen Bestandes von Kabeln und Canälen bei Verfassung des Detailprojectes Rechnung zu tragen ist.

IV. Rücksichtlich aller sub I—III besprochenen Bahnlinien ist weiterhin Folgendes zu beachten:

1. Das Maß und der Umfang der Eindeckung offener Bahnstrecken wird bei der politischen Begehung zur Austragung gelangen. Für die im Untergrunde zu führenden Bahnstrecken ist bei Verfassung des Detailprojectes für die Anlage ausreichender Luftstätten vorzusehen, für Bahnstrecken im gedeckten Einschnitte ist auf eine angemessene Ventilation Bedacht zu nehmen.

2. Öffentliche Gartenanlagen sind in weitestgehender Weise zu schonen; bei überdeckten Einschnitten unter derartigen Anlagen ist im Auge zu behalten, daß durch Aufführung einer genügenden Erdschichte neuerliche Anpflanzungen ermöglicht werden.

3. Alle hinsichtlich der Ausführung der Bahn in Bezug auf Constructionsart und Detail der Anlagen vorgebrachten Wünsche der Interessenten sind bei der Verfassung des Detailprojectes eingehend in Erwägung zu ziehen.

Bei den Hochbahnstrecken und den Strecken in offenen Einschnitten ist insbesondere geräuschlose Fahrt anzustreben.

4. Es werden Einrichtungen zu treffen sein, welche die Einführung des Leichentransportes ermöglichen; in dieser Richtung wird, und zwar insbesondere wegen Fixierung der Aufnahmestellen, mit der Stadtgemeinde Wien das Einvernehmen zu pflegen sein.

5. Es wird, wo nur immer möglich, der Frachtenverkehr für Stückgüter in Aussicht und demnach auf entsprechende Einrichtungen Bedacht zu nehmen sein, welche die Abwicklung dieses Verkehrs zur Nachtzeit und ohne Störung des Personenverkehrs gestatten.

6. Bei Verfassung der Detailprojecte ist in Ansehung jener Strecken, welche mit den sonstigen programmäßigen Verkehrsanlagen in Beziehung kommen, im engsten Einvernehmen mit der Stadtgemeinde Wien und der Donauregulierungscommission vorzugehen.

7. In Bezug auf den Anschluß der Localbahnlinien an bestehende Eisenbahnen sind die Detailprojecte im Einvernehmen mit den beteiligten Eisenbahnverwaltungen und nach Maßgabe der mit denselben zu treffenden Vereinbarungen zu verfassen.

8. Die Einwendungen der Privatinteressenten, welche sich auf die aus der Bahnanlage resultierenden Nachtheile beziehen, werden, soweit sie sich nicht lediglich als Ersatzansprüche darstellen, den Gegenstand der Erörterung bei der politischen Begehung zu bilden haben.

Wien, am 27. October 1892.

Der k. k. Handelsminister:

Vacquehem m. p.

Auf Grund dieses Erlasses des k. k. Handelsministeriums konnte nun zur Abfassung der Detailprojecte und sohin zur commissionellen Behandlung der Projecte geschritten werden.

Diese Verhandlungen, sowie die noch weiteren Tracenrevisionen für mehrere Theilstrecken der Stadtbahn wurden in nachstehender Reihenfolge vorgenommen:

Am 30. November 1892 fanden seitens der Stationscommission die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich der Station Michelbeuern der Gürtellinie statt.

Die Gemeinde hat der Ausführung des diesbezüglichen Detailprojectes auf Grund des Gemeinderathsbeschlusses vom 25. November 1892 zugestimmt.

Am 30. December 1892 folgte die Tracenrevisionsverhandlung und Stationscommission hinsichtlich des generellen Projectes der definitiven Donaufstadtlinie; am 3. Jänner 1893 die Tracenrevisionsverhandlung hinsichtlich der Fortsetzung der Wienthallinie von Hiezing bis Hütteldorf. Mit diesen beiden Projecten befaßte sich der Gemeinderath in den Sitzungen vom 27. und 30. December 1892.

Am 20. Jänner 1893 erfolgte die Tracenrevisionsverhandlung hinsichtlich des generellen Projectes für eine Variante der Vorortelinie von Hernals bis zum Bahnhofe Heiligenstadt, über welches der Gemeinderath in der Sitzung vom 17. Jänner 1893 schlüssig geworden war.

Dieses Project wurde nämlich mit Rücksicht auf die gegen das erste Project der Vorortelinie hinsichtlich der Strecke Hernals—Heiligenstadt bei der Tracenrevisionsverhandlung am 30. Mai 1892 erhobenen Einwendungen im Sinne des vorangeführten Handelsministerialerlasses vom 27. October 1892 ausgearbeitet; von der Gemeinde Wien war hiebei speciell gefordert worden, daß die Bahntrasse hinter die Sternwarte verlegt werde; diesem Verlangen wurde durch das abgeänderte Project entsprochen.

Am 3., 4. und 6. Mai folgten die Stationscommission, die politische Begehung und Enteignungsverhandlung hinsichtlich der Theilstrecke Michelbeuern—Rampengasse der Gürtellinie nebst der Verbindungslinie zur Donauuferbahn und hinsichtlich der Theilstrecke Gersthof bis Nußdorferstraße der Vorortelinie.

Der Gemeinderath hat sich zufolge Beschlusses vom 28. April 1893 für die Genehmigung des diesbezüglichen Detailprojectes ausgesprochen.

Endlich erfolgte am 25. December 1893 die Tracenrevisionsverhandlung hinsichtlich der Fortsetzung der Donaufstadtlinie von der Kronprinz Rudolfsstraße abwärts bis zur Staatsbahn, mit welchem Projecte der Gemeinderath sich in der Sitzung vom 19. December 1893 beschäftigt hatte.

Mit Rücksicht darauf, daß die Wienthallinie der Stadtbahn die natürliche Fortsetzung der bestehenden Dampftramwaylinie Hiezing—Schönbrunnerlinie bildet, war seitens der Regierung zufolge des Punktes VIII des Programmes für die Verkehrsanlagen in Aussicht genommen, die Erbauung der Wienthallinie, Donaucanallinie und Inneren Ringlinie sammt zwei Radiallinien nach Dornbach und Pöstelsdorf, der Dampftramwaygesellschaft vormals Krauß & Comp. zu übertragen.

Da jedoch einerseits die Verhandlungen des k. k. Handelsministeriums mit dieser Firma hinsichtlich der Formulierung der Concessionsbedingungen, andererseits die Unterhandlungen der Firma mit den Creditinstituten bezüglich der Finanzierung des Unternehmens auf Schwierigkeiten stießen, wurde nicht nur der Bau der von der Gemeinde gewünschten Wienthallinie, sondern auch die Durchführung der Wienthalregulierung gehemmt.

Mit Rücksicht auf diese Umstände, und auf die im Sinne des Gemeinderathsbeschlusses vom 27. Mai 1892 gegen die Concessionsertheilung für die im Punkt II, lit. d, e, f, i und k des Programmes bezeichneten Stadtbahnlinsen an eine Privatunternehmung seitens der Gemeinde gemachten Vorstellungen, fasste mit Zustimmung der Regierung die Commission für Verkehrsanlagen am 16. Jänner 1894 folgenden Beschluss:

1. Die Ausführung der als Localbahnen in der ersten Bauperiode, bis Ende 1897, herzustellen Wienthallinie und Donaucanallinie wird von der Commission für Verkehrsanlagen in Wien für Rechnung des von derselben verwalteten Fonds auf Grund der für diesen Fall gesetzlich festgestellten Beitragsleistung des Staates mit 85 Procent, des Landes mit 5 Procent und der Gemeinde Wien mit 10 Procent (Punkt IX, Zahl 1 des Programmes, Artikel II, lit. f des Gesetzes) übernommen.

2. Die Ausführung der inneren Ringlinie, für welche die programmgemäßen Beiträge des Landes Niederösterreich und der Gemeinde Wien in den vom Landtage und Gemeinderathe bewilligten Maximalbeträgen (L. G. vom 18. Juli 1892, L. G. u. B. VI. Nr. 42, und Gemeinderathsbeschluss vom 27. Jänner 1892 und 8. Juli 1892) inbegriffen sind, bleibt vorläufig der Vorseorge im Wege der Concessionsertheilung an eine Privatunternehmung vorbehalten, wobei diese Linie nach Ermessen der Regierung mit elektrischem Betriebe ausgeführt werden kann.

3. Statt der im Programme (Punkt II, Abschnitt A, Zahl II, lit. d) an erster Stelle vorgesehenen, vom Westbahnhof im Zuge der Gürtelstraße und parallel mit der Gürtellinie bis zum Gumpendorfer Schlachthause führenden Strecke der Wienthallinie ist die laut des Programmes erst „bei eintretendem Bedürfnisse“ in Aussicht genommene Fortsetzung vom Schlachthause im Wienthale aufwärts zum Anschlusse an die Kaiserin Elisabeth-Bahn bei Hütteldorf sofort zur Ausführung zu bringen, und in dieselbe die abzulösende und entsprechend umzubauende Dampftramwaystrecke Gaudenzdorf—Hiezing einzubeziehen.

4. Die im Programme (Punkt II, Abschnitt A, Zahl I, lit. a) „bei eintretender Nothwendigkeit“ vorgesehene directe Verbindung der Gürtellinie mit der Kaiserin Elisabeth-Bahn, etwa in der Station Penzing, entfällt gänzlich.

5. Der nach dem Programme (Punkt III, Zahl 1) erst der zweiten Bauperiode nach Ende 1897 vorbehaltene Bau der Strecke Westbahnhof—Magleinsdorf der Gürtellinie ist bezüglich der Theilstrecke Westbahnhof—Gumpendorferlinie in die erste Bauperiode einzubeziehen und gleichzeitig eine Verbindungscurve von der Gumpendorferlinie zum Anschlusse an die Wienthallinie in der Richtung gegen die Stiegerbrücke zur Ausführung zu bringen. Die Beitragsleistung der drei Curien erfolgt bezüglich der anticipierten Theilstrecke der Gürtellinie, sowie bezüglich der Verbindungscurve mit dem bisher gesetzlich für die Hauptbahnen normierten Procentualverhältnisse.

6. Die Commission für Verkehrsanlagen in Wien tritt an Stelle der Dampftramwaygesellschaft vormalig Krauß & Comp. in das von dieser letzteren mit der Gemeinde Wien am 29. April 1893 getroffene Übereinkommen hinsichtlich der Grundsätze für die Vertheilung der Kosten jener Anlagen ein, welche sowohl die Localbahn als die Wienflußregulierung und die Sammelcanäle treffen, und übernimmt demgemäß alle hieraus entspringenden Rechte und Pflichten gegenüber der Gemeinde Wien.

7. Der Commission für Verkehrsanlagen in Wien bleibt vorbehalten, auf Grund der ihr nach Maßgabe des Erfordernisses für die Verzinsung und Tilgung vierprocentiger Ansehen von den drei Curien zuzuführenden Annuitäten, Obligationen mit geringerer Verzinsung in entsprechend höherem Nominalbetrage auszugeben, insoweit hiedurch die vorerwähnte Gesamtannuität nicht überschritten wird.

Der Gemeinderath hat in seiner Sitzung vom 26. Jänner 1894 diesen Beschlüssen der Commission zugestimmt und die diesbezüglichen Lasten übernommen.

Hinzuzufügen ist noch, daß der Dampftramwaygesellschaft vormalig Krauß & Comp. für die Ablösung ihrer Anschlußstrecke, soweit sie im Wienthale liegt, d. i. die Strecke Hiezing—Schönbrunnerlinie, eine jährliche Annuität von 22.000 fl. für die Dauer ihrer gegenwärtigen Concession, d. i. bis 1972 zugewiesen wurde, womit die Verzinsung und Amortisation des investierten Capitaless gedeckt erscheint.

Durch den angeführten Beschluß der Commission für Verkehrsanlagen vom 16. Jänner 1894 erwächst der Gemeinde, da der Bau der sogenannten Locallinie: der Stadtbahn durch die Verkehrscommission und nicht durch eine Privatunternehmung ausgeführt wird, eine Mehrbelastung von ungefähr 3,000.000 fl.

Was die innere Ringlinie der Stadtbahn betrifft, so hat das k. k. Handelsministerium mit dem Erlasse vom 12. April 1894, Z. 11.630 der allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft in Berlin die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorstudien für die innere Ringlinie sammt den beiden Durchmesserlinien durch die Innere Stadt, sowie für weitere, im Programme für die Verkehrsanlagen nicht vorgefehene und sämtlich als Untergrundbahnen herzustellende Linien auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Aus dem hier angeschlossenen Plane der Bezirkseinteilung der Stadt sind die Hauptlinien des Stadtbahnnetzes mit Unterscheidung der vor und nach 1897 auszuführenden Linien, sowie die Lage der Hauptstationen zu entnehmen.

Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauß & Comp. — Nach einem Projecte vom Jahre 1889 sollte die bestehende Bahn Wien—Mödling von ihrem gegenwärtigen Anfangspunkte vor der Hundsthurmerlinie in der Jacobsgasse bis zur Rudolfsbrücke verlängert werden. Die Unternehmung beabsichtigte nämlich die Grundstreifen zwischen dem rechten Böschungsrat des Wienflusses bis zur genehmigten Baulinie des Wienflusses-Boulevards zur Anlage einer theils doppel-, theils eingleisigen Bahn im Niveau zu benützen, wobei sich dieselbe verpflichten wollte, nach Herstellung der Wienthalstraße diese Bahn an einen passenden Ort im Niveau dieser Straße zu verlegen, und die erworbenen vorerwähnten Grundstreifen unentgeltlich an die Gemeinde abzutreten.

Der Gemeinderath beschloß jedoch am 17. Mai 1889, auf dieses Project nicht einzugehen und wurde auch die Herstellung einer derartigen Bahn bei der am 7. Juni 1889 stattgehabten commissionellen Verhandlung aus allgemeinen Verkehrsrücksichten als unzulässig bezeichnet.

Wegen Abstellung von Übelständen im Betriebe der Dampftramwaylinie Wien—Stammersdorf—Groß-Enzersdorf wurde am 7. März 1890 beschloffen, an die competenten Behörden das Ersuchen zu stellen, die Gesellschaft verhalten zu wollen, dafür Sorge zu tragen, daß

1. die auf die vorgenannte Dampftramwaylinie Bezug habenden Betriebsvorschriften genau eingehalten und alle zur Vermeidung von Unglücksfällen gebotenen Mittel aufgewendet werden;
2. namentlich die vorgeschriebenen Signalzeichen erforderlichenfalls in Anwendung gebracht, unbedingt aber jederzeit vor Passierung von Straßenkreuzungen und vor dem Beginne von Biegungen der Bahntrasse die Glodensignale an der Betriebsmaschine abgegeben werden;
3. die vorgeschriebene Fahrgeschwindigkeit nicht überschritten und dieselbe an den Straßenkreuzungen vermindert werde;
4. die Waggon mit standhältigen gut und schnell wirkenden Bremsvorrichtungen versehen und diese stets im guten und wirksamen Zustande erhalten werden;
5. die Bahnzüge sowohl, als auch in besonderen Fällen, d. i. bei Bahngebrechen oder Arbeitsherstellungen, die Bahngleise zur Nachtzeit allseits ergiebig beleuchtet werden, und daß die Signallaterne an der Betriebsmaschine entsprechend niedriger angebracht und mit einem sogenannten Strahlenwerfer versehen werde, so daß die Gleise vor dem Punkte, auf welchem sich die Maschine befindet, auf eine Distanz von circa 80 Meter beleuchtet sind;
6. daß zur Feuerung der Maschinen ausschließlich Coaks verwendet werde.

Weiters wurde beschlossen die Behörden zu ersuchen, den Betrieb auf dieser Strecke und die Einhaltung aller diesbezüglichen Vorschriften strenge zu überwachen und auch auf die Einhaltung der, der Dampftramway-Gesellschaft gegenüber der Gemeinde obliegenden Vertragsverpflichtungen zu dringen.

Über eine Eingabe des Vorstehers des XIII. Gemeindebezirkes, betreffend die Einführung eines besseren Verkehrs und Herabsetzung des Fahrpreises auf den Strecken der Dampftramway vormals Krauß & Comp. innerhalb des XIII. Bezirkes, wurde vom Stadtrathe in der Sitzung vom 29. Juli 1892 beschlossen, an das k. k. Handelsministerium das Ersuchen zu richten, auf eine entsprechende Fahrordnung nicht nur auf den im XIII. Bezirke, sondern auch auf den im II. Bezirke befindlichen Dampftramwaystrecken, weiters auf eine geeignete Vermehrung der Fahrbetriebsmittel, endlich auch auf eine angemessene Reduction des Fahrpreises hinzuwirken.

Mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 12. December 1892 wurde die Anregung gegeben, zu erörtern, in welcher Weise die Dampftramwaylinie „Schönbrunnerlinie—Hiezing“ anlässlich der Errichtung der Wienthallinie der Stadtbahn von Hiezing bis Hütteldorf umgebaut werden soll.

Die Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauß & Comp. beantragte, den Umbau der ganzen Dampftrambahn „Schönbrunnerlinie—Mödling“ in der Weise vorzunehmen, daß die Theilstrecke „Schönbrunnerlinie—Hiezing“ entsprechend reconstruiert, die Theilstrecke „Hiezing—Mauer“ in den Straßenzügen aufgelassen und auf eigenem Grund und Boden angelegt, hingegen die Theilstrecke „Mauer—Mödling“ theils reconstruiert, theils umgelegt wird, wogegen die Strecke „Hiezing—Ober-St. Veit“ aufzulassen wäre.

Die Gemeinde Wien hat sich jedoch mit Rücksicht auf das lebhafteste Verkehrsinteresse dieses Bezirkstheiles gegen die Auflassung der Theilstrecken „Hiezing—Mauer“ und „Hiezing—Ober-St. Veit“ ausgesprochen und ersucht, die Regierung wolle dahin wirken, daß diese Strecken mindestens als Pferdebahnen aufrecht erhalten bleiben.

Neue Wiener Tramwaygesellschaft. — Die Neue Wiener Tramwaygesellschaft hatte im Laufe der Berichtsperiode den Correspondenzdienst mit den Localzügen der Wien—Wiener-Neudorfer Localbahn zum Behufe directer Anschlüsse an die am Meidlinger Bahnhöfe ankommenden und abgehenden Züge der Südbahn durch Einführung einer entsprechenden Fahrordnung so eingerichtet, daß den Anforderungen des Publicums und den diesfalls ausgesprochenen Wünschen der Gemeinde nach Möglichkeit Rechnung getragen erschien. Näheres hierüber wird im Abschnitte „Pferdeeisenbahnen“ unter „Neue Wiener Tramwaygesellschaft“ angeführt, da seit 15. Jänner 1893 auf der Strecke Opernring—Meidlingerbahnhof ein einheitlicher Pferdebetrieb eingeführt ist.

Dem Antrage der Gesellschaft, betreffend die Einführung einer directen Wagenverbindung auf der Bahnlinie Operngasse—Johannagasse zur Magleinsdorferstraße in Meidling, wurde die Zustimmung der Gemeinde mit dem Vorbehalte ertheilt, daß durch diese Einrichtung die bisherigen Fahrzeitintervalle auf der Strecke Operngasse—Johannagasse nicht beeinträchtigt werden dürfen und die diesbezügliche Bewilligung nur versuchsweise und gegen Widerruf ertheilt wird.

Die Gesellschaft hat auch um die Bewilligung zur Straßenbenützung für die Fortsetzung der Dampftramwaylinie „Märzstraße—Baumgarten“ bis zur Bahnstraße in

Hütteldorf nachgesucht; von der Gemeinde wurde dem diesfalls vorgelegten Projecte zufolge Stadtrathsbeschlusses vom 24. März 1892 unter folgenden Bedingungen zugestimmt:

1. daß die gelegentlich der Verhandlungen über die Anlage der Bahnstrecke „Breitensee—Baumgarten“ mit dem Statthaltereie-Erlasse vom 2. November 1884, Z. 50.337, aufgestellten Bedingungen, insoweit dieselben sinngemäße Anwendung finden können, eingehalten werden, insbesondere, daß seitens der Gesellschaft für die Inanspruchnahme des städtischen Straßengrundes ein Recognitionsszins von 2 fl. jährlich per Kilometer benützter Straßenlänge an die Gemeinde Wien entrichtet wird;

2. daß sich die Gesellschaft verpflichtet, über Verlangen der Gemeinde Wien auf eigene Kosten die Geleise in die Mitte der Straßenfahrbahn zu verlegen und die Art dieser Geleiseverlegung mit der Gemeinde Wien zu vereinbaren;

3. daß sich die Gesellschaft weiters verpflichtet, an allen Kreuzungspunkten der Geleise mit den derzeitigen oder späterhin entstehenden Querstraßen und Verkehrsverbindungen zu den Häusern und Feldern die Geleise in der fixierten Zonenbreite von 2,50 Meter in entsprechender Weise aus- und anzupflastern, im verbauten Theile von Dr.-Nr. 6 bis 22 Hütteldorfer Hauptstraße aber die beiderseitigen Geleise in dieser ganzen Ausdehnung in der erwähnten Weise aus- und anzupflastern; ferner

4. auf der ganzen Strecke die Schienen derart zu legen, daß dieselben das Straßenniveau nicht überragen. Gleichzeitig wurde beschlossen, bei der politischen Begehung den Wunsch auszusprechen:

a) daß die k. k. Verwaltung der Linzer Reichstraße ihrerseits in Ansehung des ärarischen Grundes eine der oben sub 2 aufgestellten Bedingung gleiche Forderung stelle;

b) daß der gegenwärtige Fahrpreis von 6 kr., beziehungsweise 10 kr. auf der Strecke „Wien—Hütteldorf“ nach dem projectierten Ausbau der Bahnstrecke nicht erhöht werde;

c) daß im Interesse des Verkehrs die Auspflasterung der Geleise auf der ganzen neuen Strecke und die Legung einer Saumschar an der Außenseite der Schienen vorgenommen werde.

Wiener Localbahnen=Actiengesellschaft. — Die Wiener Localbahnen=Actiengesellschaft hat am 15. Jänner 1893 den Betrieb ihrer Bahnlinien und Anlagen (Wien—Wiener-Neudorf), welcher bisher durch die Neue Wiener Tramwaygesellschaft besorgt worden war, der Betriebsunternehmung Leo Arnoldi in Wien übergeben. Alle die Wiener Localbahnen=Actiengesellschaft betreffenden Angelegenheiten und statistischen Angaben erscheinen daher vom Jahre 1893 angefangen nicht mehr, wie bisher, mit jenen der Neuen Wiener Tramwaygesellschaft cumuliert, sondern abgefordert aufgeführt.

Durch die Tracenführung der Stadtbahn außerhalb der ehemaligen Schönbrunnerlinie war die Gesellschaft genöthigt, ihren Frachtenbahnhof von der ehemaligen Schönbrunnerlinie zum Marzleinsdorfer Frachtenbahnhofe der Südbahn zu verlegen und weiters infolge der erwähnten Einführung eines selbständigen Betriebes ihre Geleiseanlagen theilweise zu vergrößern, theilweise abzuändern.

Zufolge Gemeinderathsbeschlusses vom 4. November 1892 wurde die Zustimmung zu diesen Anlagen und zu der veränderten Betriebsführung unter nachstehenden Bedingungen erteilt:

1. Die Anlage des neuen Frachtenbahnhofes hat in einer Weise zu erfolgen, daß zwischen demselben und der Stadtbahnanlage die Durchführung der Dammstraße in der genehmigten Breite von 18,96 Meter möglich bleibt.

2. Der Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen wird die Bewilligung zur Benützung der Dammstraße und der Marx-Meidlingerstraße zur Anlage der projectierten provisorischen Geleise bis zum Zeitpunkte der Ausführung der Gürtellinie der Wiener Stadtbahn erteilt und behält sich die Gemeinde Wien vor, die Bedingungen hinsichtlich der Straßenbenützung für die definitiven Geleiseanlagen erst in dem Zeitpunkte aufzustellen, in welchem die Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen mit dem Projecte für diese Anlagen an die Gemeinde Wien herantreten wird.

Die Gesellschaft hat daher binnen längstens sechs Wochen nach Genehmigung des Projectes für die dortige Gürtellinie der Wiener Stadtbahn das Project für die vorbezeichneten definitiven Geleiseanlagen zur Genehmigung vorzulegen.

3. Für die Benützung der durch diese provisorischen Geleiseanlagen in Anspruch genommenen städtischen Straßengründe hat die Gesellschaft an die Gemeinde Wien vom Tage des Baubeginnes einen Bestandzins zu entrichten, dessen Höhe von der Gemeinde Wien von fünf zu fünf Jahren festgesetzt und für das erste Quinquennium mit dem Betrage von 50 kr. per Meter Bahnlänge auf städtischem Straßengrunde und Jahr bemessen wird. Diese Abgabe kann jedoch nicht höher als mit 2 fl. per Meter Bahnlänge bemessen werden.

4. In der Dammstraße sind die Geleise vorläufig in das von der Gemeinde Wien bereits genehmigte Niveau derart einzulegen, daß sowohl in der Wollganggasse, als auch in der Auffahrtsrampe über den Durchlaß der Stadtbahn eine gleichmäßige Niveauanlage ermöglicht werde.

5. In der Marx-Weidlingersstraße sind die Geleise in das bestehende Niveau zu legen und ist diese Straße, welche gegenwärtig nicht in ihrer ganzen Ausdehnung die für die Anlage der Geleise erforderliche Breite besitzt, in den engeren Theilen entsprechend zu verbreitern, und zwar:

In der gepflasterten Straßenstrecke zwischen Kilometer 1.₀₁ und 1.₇ sind von den beiderseits der Straße bestehenden Rinnfälen je 80 Centimeter Breite in die Fahrbahn einzubeziehen und sind beiderseits der Fahrbahn gepflasterte Rinnfäle in der Breite von je 60 Centimeter herzustellen; das Bahngeleise ist sohin in die verbreiterte Fahrbahn mit 40 Centimeter Entfernung der äußeren Schiene von den Randsteinen einzulegen.

In der Straßenstrecke von Kilometer 1.₇ bis 1.₉ ist das ganze außerhalb der Fahrbahn an der linken Straßenseite (Stadtseite) gelegene Rinnfal in die Fahrbahn einzubeziehen.

Entlang der in Aussicht genommenen Kopfstation hinter dem Gasthose „Zum Auge Gottes“ ist für die Herstellung einer entsprechenden Fußpassage und für die stete Freihaltung der Einfahrten zu den Holzlagerplätzen Sorge zu tragen.

Über die Anlage dieser Station ist seitens der Gesellschaft noch vor Inangriffnahme der Arbeiten ein genauer Detailplan vorzulegen und sind sämtliche Arbeiten im Einvernehmen mit dem Stadtbauamte auszuführen.

6. Für den eisernen Oberbau ist ein System zu wählen und der Gemeinde zur Genehmigung vorzulegen, welches die volle Gewähr für die Zweckmäßigkeit desselben bietet.

7. Die Zonenbreite wird bei der eingleisigen Bahnanlage mit 2.₅₃ Meter, bei den zweigleisigen Anlagen mit 5.₀₆ Meter festgesetzt. Innerhalb dieser Zonenbreite sind die Geleise auf städtischem Straßengrunde, insoweit derzeit eine Pflasterung nicht besteht, mit regulären Granitwürfelsteinen auf Kosten der Gesellschaft ordnungsmäßig auszupflastern und ist das Pflaster in den erwähnten Breiten in der ganzen Ausdehnung der Bahn auf städtischem Straßengrunde auf Kosten der Gesellschaft stets in gutem, klaglosen Zustande zu erhalten.

Die Gesellschaft hat weiters für die stete Reinhaltung der Bahn von Koth, Staub und Schnee, innerhalb der bestimmten Zonenbreiten, sowie für die sofortige Abfuhr der von der Bahnfläche abgezogenen Schmutz- und Schneemassen Sorge zu tragen.

8. Mit Rücksichtnahme auf den Bestand der 870 Millimeter und 520 Millimeter weiten Rohrstränge der Hochquellenleitung in der Dammstraße werden die mit dem Gemeinderathsbeschlusse vom 19. October 1886, Z. 6202, M.-Z. 306.475, anlässlich der Herstellung von Nebengeleisen in dieser Straße aufgestellten Bedingungen mit dem Beifügen erneuert, daß die Rohrstränge bei den Kreuzungen durch die projectierten Geleiseanlagen nach der Angabe und unter Aufsicht des Stadtbauamtes auf Kosten der Gesellschaft durch Widerlagsmauern, welche mit Traversen zu überlegen sind, versichert werden.

Die mit dem erwähnten Gemeinderathsbeschlusse gestellten Bedingungen haben auch hinsichtlich der in der Dammstraße befindlichen Brunnstube und Saugcanäle der ehemaligen Schönbrunner Hoflichen Wasserleitung Anwendung zu finden.

9. Der neben dem Ausgangsgebäude des Bahnhofes der Südbahn in Meidling befindliche Wagenaufstellungsplatz der Südbahn ist um jenes Flächenmaß zu vergrößern, welches der gegenwärtig vor dem Asylhause der Südbahn bestehende und nunmehr aufzulassende Wagenaufstellungsplatz für Einspänner besitzt, damit dortselbst zusammen 25 Einspänner und Fiaker, sowie die bereits gegenwärtig dort Aufstellung nehmenden Omnibuswagen Raum finden.

Der von der Gesellschaft zu vergrößernde Theil des Aufstellungsplatzes ist auf Kosten der Gesellschaft mit Würfelsteinen auszupflastern und mit Asphalt auszugießen.

10. Für die im Punkte 5 bedingene Verbreiterung und Umgestaltung der Marx-Meidlingerstraße, dann für die Rivaüberstellungen in der Dammstraße, sind Detailpläne (Situationspläne im Maßstabe 1:500 und Profilpläne im Maßstabe 1:100) zur Genehmigung vorzulegen.

Weiters ist für die herzustellenden Stützmauern, Entwässerungs-Anlagen und für etwaige Hochbauten der Bauconsens zu erwirken.

11. Der probeweisen Einführung des Pferdebetriebes auf der Theilstrecke „Steinbaurgasse-Rudolfs-gasse-Meidlinger Bahnhof“ wird vorläufig auf die Zeitdauer eines Jahres und unter der Bedingung zugestimmt, daß die ganze Strecke der Bahn in der Steinbaur- und Rudolfs-gasse bis zur Wilhelmstraße in der entsprechenden Zonenbreite ausgepflastert und instandgehalten werde (Punkt 7), die bisherige Fahrordnung und die gegenwärtig eingeführten Verkehrs-Zeitintervalle nebst den gegenwärtigen Tarifen keine Änderung erleiden.

12. Die Gesellschaft hat zur Sicherung der übernommenen Verpflichtungen eine Caution im Betrage von 2000 fl. in barem, oder in von der Gemeinde zur Cautionsleistung geeignet erscheinenden Wertpapieren, zu Händen der städtischen Hauptcassa zu erlegen.

13. Die Gemeinde bedingt sich den Abschluß eines Vertrages mit der Gesellschaft, in welchem nicht allein die vorstehenden Bestimmungen Aufnahme finden, sondern auch noch jene allgemeinen Bedingungen und Vorbehalte aufzunehmen sind, welche auf den Beginn der Vertragsdauer, auf die Modalitäten der Zahlung des bedungenen Bestandzinses, auf den Cautionserlag, auf die Art der Ausführung der Bahnarbeiten unter Bedachtnahme auf die Sicherheit privater und städtischer Objecte, auf Gebühren u. s. w. Bezug nehmen.

14. Vor endgiltiger Vereinbarung über die gestellten Bedingungen und Abschluß des vorerwähnten Vertrages dürfen die Bauarbeiten auf städtischem Grunde nicht in Angriff genommen werden.

Das Bahnnetz der Dampftramways in Wien und Umgebung hatte mit Ende des Jahres 1893 eine Betriebslänge von 68.⁹⁶⁶ Kilometer; die gesammte Geleiselänge betrug 99.⁹⁸⁰ Kilometer. Als Betriebsmittel standen 64 Locomotive, 245 Personenwagen und 152 Lastwagen in Verwendung.

Auf den Dampftramways wurden befördert:

	Personen	Frachten (Kilogramm)
im Jahre 1889	4,507.516	63,607.630
„ „ 1890	4,682.831	84,372.340
„ „ 1891	4,699.947	88,020.450
„ „ 1892	4,879.100	81,226.000
„ „ 1893	5,205.608	148,747.834

Die vorstehenden summarischen Angaben vertheilen sich auf die einzelnen Dampftramway-Gesellschaften wie folgt:

1. Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauß & Comp. — Diese Gesellschaft besitzt die Linien „Wien—Stammersdorf—Groß-Enzersdorf“ und „Wien—Hiebing Perchtoldsdorf—Mödling“, sowie die von der letzteren abzweigende Bahnstrecke „Hiebing—Ober-St. Veit“, zusammen mit einer Betriebslänge von 44.⁹²⁰ Kilometer und hatte Ende 1893 28 Locomotive, 103 Personenwagen und 23 Lastwagen.

Die Gesellschaft beförderte Personen

im Jahre	auf den südlichen	auf den nördlichen
	Linien	
1889	806.189	1,048.807
1890	845.176	1,118.651
1891	847.172	1,194.322
1892	860.116	1,252.398
1893	940.948	1,279.109

An Lasten wurden im Jahre 1889: 4,275.300, 1890: 12,703.500, 1891: 8,187.700, 1892: 5,621.200 und 1893: 5,608.300 Kilogramm transportiert.

Während des Berichtsquinquenniums betrugen

im Jahre	die Einnahmen	die Ausgaben
1889	294.404 fl.	195.291 fl.
1890	315.571 "	219.057 "
1891	319.961 "	233.205 "
1892	327.290 "	231.728 "
1893	347.370 "	243.815 "

2. Neue Wiener Tramwaygesellschaft. — Die Gesellschaft besitzt die Dampframwaylinie „Ehemalige Westbahnlinie—Baumgarten—Hütteldorf“. Ferner findet auf der Strecke „Schottenring—Rufsdorf“, und zwar vom Linienwalldurchbruch bis Rufsdorf stets, auf der Zweiglinie „GrinzingerstraÙe—Heiligenstadt“ aber nur an Sonn- und Feiertagen Dampfbetrieb statt. Endlich führte sie bis Mitte Jänner 1893 den Betrieb der der Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen gehörigen Linie „Wien—Wiener-Neudorf“, mit Einschluß der Péagestrecke „Steinbauergasse—MähleinsdorferstraÙe“, im Dampfbetriebe. Die Betriebslänge der Strecken mit reinem Dampfbetrieb betrug Ende 1893 5.₆₀₆, jener mit Mixtbetrieb 7.₁₀₀ Kilometer, der Bestand der Locomotive 21, der Dampf- und Mixtwagen 114.

Befördert wurden auf der Strecke SternwartestraÙe—Rufsdorf und Schottenring—Rufsdorf (im Mixtbetrieb)

im Jahre 1889	1,372.851 Personen
" " 1890	1,404.479 "
" " 1891	1,428.775 "
" " 1892	1,412.879 "
" " 1893	1,472.833 "

auf der Strecke Wien—Baumgarten

im Jahre 1889	834.762 Personen
" " 1890	840.925 "
" " 1891	801.028 "

auf der Strecke „Wien—Baumgarten—Hütteldorf“ nach Eröffnung der Strecke „Baumgarten—Hütteldorf“ am 1. Mai 1892

im Jahre 1892	896.355 Personen
" " 1893	1,018.477 "

auf der Strecke Wien—Wiener-Neudorf

	Personen	Ziegel (Kilogramm)
im Jahre 1889	223.722	59,332.330
" " 1890	263.551	71,668.840
" " 1891	255.276	79,832.750
" " 1892	285.975	75,604.800

Im Jahre 1893 wurde diese Bahnstrecke von der Neuen Wiener Tramwaygesellschaft nicht mehr betrieben. In den Ziffern der Personen der Strecke „Wien—Wiener-Neudorf“ sind die Zahlen der auf der Péagestrecke „Steinbauergasse—MähleinsdorferstraÙe“ nicht enthalten, weil sie zum allergrößten Theile in den im folgenden Capitel „Pferdebahnen“ gegebenen Ziffern ohnehin vorkommen. Die Verfrachtung anderer Güter als Ziegel ist minimal.

3. Die Kahlenberg-Eisenbahngesellschaft besitzt außer der Zahnradbahn auf den Kahlenberg die Concession zum Betriebe der schon erwähnten Dampftramwaylinie „Wien—Rufsdorf“ mit einer Länge von 3.⁴⁵⁰ Kilometer. Die Betriebslänge, Betriebsmittel und die Anzahl der auf der letztgenannten Linie beförderten Personen sind in den Angaben für die Neue Wiener Tramwaygesellschaft eingerechnet, welche diese Linie namens der bezeichneten Bahngesellschaft innerhalb des ehemals geschlossenen Stadtgebietes mit Pferden, außerhalb desselben mit Locomotiven betreibt.

Der Personenverkehr der Zahnradbahn selbst betrug in den einzelnen Jahren der Berichtsperiode berg- und thalwärts zusammen, und zwar 1889: 221.185, 1890: 210.049, 1891: 173.374, 1892: 171.377 und 1893: 181.943 Personen; der Frachtenverkehr ist unbedeutend. Der Stand der Fahrbetriebsmittel zu Ende 1893 war: 6 Locomotive, 18 Personen-, 4 Güter- und 2 Wasservagen.

4. Die Wiener Localbahnen=Actiengesellschaft besitzt die Dampftramwaylinie „Wien (Makleinsdorf) Wiener-Neudorf“ in der Betriebslänge von 11.³⁴⁰ Kilometer mit 9 Locomotiven, 10 Personenwagen und 123 Lastwagen.

Die Gesellschaft beförderte im Jahre 1893 312.298 Personen und an Lasten 143,139.534 Kilogramm.

Die Gesamteinnahmen betrugen 103.905 fl., die Ausgaben 97.118 fl.

2. Elektrische Bahnen.

Die Anlagen von elektrischen Bahnen haben in den letzten fünf Jahren eine große Ausdehnung erhalten. Namentlich in den größeren Städten von Europa und Amerika sind in dieser Zeitperiode elektrische Bahnen verschiedener Systeme zur Ausführung gelangt. Die immer mehr empfundene Unzulänglichkeit des Pferdebetriebes der Tramwaybahnen einerseits und die erstaunlichen Fortschritte in der Anwendung der Electricität für Verkehrszwecke andererseits haben die Anlage elektrischer Bahnen gefördert.

Auch in Wien sind in dem abgelaufenen Quinquennium verschiedene Projecte für die Anlage elektrischer Bahnen aufgetaucht.

Die Bauunternehmer Ritter v. Nitschl und Ritter v. Tonello haben ein Project über die Anlage einer elektrischen Bahn von Wien, Praterstern nach Ragnan überreicht. Hierüber fand am 19. August 1892 die Tracenrevision und politische Begehung statt, wobei aber seitens der Gemeinde mit Rücksicht darauf, als ein Beschluß des Gemeinderathes in dieser Angelegenheit noch nicht vorlag, eine bindende Erklärung nicht abgegeben werden konnte.

Die weiteren Verhandlungen mit der Firma Nitschl & Comp. haben schließlich zu einem Vertragsabschlusse geführt; bis zum Schlusse der Berichtsperiode war mit dem Baue dieser Bahn nicht begonnen worden. —

Über ein Ansuchen des Adolf Springer, Realitätenbesizers in Wien, um Bewilligung zur Anlage einer elektrischen, schmalspurigen Bahn von der Großmarkthalle im III. Bezirke nach Schwechat wurde bei der bezüglichen Tracenrevisionscommission am 14. April 1893 erklärt:

„Die Vertreter der Gemeinde Wien sprechen sich insbesondere mit Rücksicht auf die in Aussicht stehende Regulierung des Donaucanals und Anlage eines Sammelcanals am rechten Ufer des Donaucanals, sowie im Hinblick darauf, daß die Bahnanlage in Fahr- und Feldwegen projectiert ist, welche nach dem Regulierungsplane aufgelassen werden sollen, gegen die projectierte Tracenführung aus, zumal die Gemeinde Wien dermalen nicht in der Lage wäre, dem Concessionswerber die Straßenbenützung zur Anlage der in Rede stehenden Bahn zu gestatten.“

Einem weiteren Ansuchen des genannten Unternehmers um Straßenbenützung für die Herstellung einer schmalspurigen, elektrischen Bahn von der Aspernbrücke am linken Donaucanalufer bis zur Sofienbrücke konnte die Gemeinde aus dem Grunde keine Folge geben, als dormalen der Bau des Sammelcanales in der Unteren Donaustraße und in der Schüttelstraße, die Umgestaltung des Donaucanales in einen Handels- und Winterhafen und der Umbau der Franzensbrücke bevorsteht und weil erst nach Ausführung dieser Anlagen über die allfällige Errichtung einer Bahn in den genannten Straßen entschieden werden kann.

Weitere Projecte über die Anlage elektrischer Bahnen stehen derzeit noch in Verhandlung. —

Einen vorübergehenden Bestand hatte die schmalspurige Petroleummotorenbahn des Maschinen-Commissionshändlers Josef Ed. Bierenz in Wien, welche nach dem System Daimler gebaut wurde. Dieselbe stand im Jahre 1890 während der allgemeinen land- und forstwirtschaftlichen Ausstellung und im Jahre 1892 während der internationalen Musik- und Theaterausstellung im Betrieb und führte von der Station „Praterstern“ der Wiener Verbindungsbahn zum Westportale der Rotunde im Prater. Hierbei wurde dem Unternehmer die Kreuzung der Ausstellungsstraße im Niveau gestattet und von der Forderung eines Platzzinses für die Straßenbenützung (so wie dies auch bezüglich der bestandenen elektrischen Praterbahn im Jahre 1883 bestimmt worden war) mit Rücksicht auf den vorübergehenden Bestand der Bahn und die Kürze der benützten Straßenstrecke Umgang genommen.

3. Pferde-Eisenbahnen.

Das gesammte Pferdebahnnetz, ausschließlich der mit Dampf betriebenen Tramwaystrecken, hatte am Ende des Jahres 1893 eine Ausdehnung von 100.¹²⁸ Kilometer, die Geleislänge betrug 193.¹⁹⁴ Kilometer.

Wiener Tramway-Gesellschaft.

Im Laufe des Jahres 1889 sind vom k. k. Handelsministerium Entscheidungen getroffen worden, welche auf den Ausbau der Pferdebahnlinien einen ganz besonderen Einfluss hatten, weiters sind aber auch Ereignisse eingetreten, durch welche sowohl die Aufmerksamkeit des Gemeinderathes, als auch das Interesse des Publicums in hervorragender Weise in Anspruch genommen wurde. In ersterer Beziehung ist vor allem der Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 14. April 1889, Z. 44.959 ex 1888 anzuführen. Aus demselben sind folgende Bestimmungen hervorzuheben:

Die Wiener Tramway-Gesellschaft erhält sofort die Concession zum Baue und Betriebe der im Art. V, Z. II, Punkt 1, 2, 11 und 12 des Nachtragsübereinkommens mit der Gemeinde Wien vom 4. Mai 1887 angeführten Pferdebahnlinien, und zwar:

- a) für eine durchaus zweigeleisig zu erbauende Pferdebahnlinie durch die Burggasse;
- b) für eine theils ein-, theils zweigeleisig zu erbauende Pferdebahnlinie durch die Gumpendorferstraße, abzweigend von den bestehenden Geleisen am Sperrring durch die Eschenbachgasse bis zur Wallgasse nächst der Gumpendorferlinie;
- c) für eine durchgehends doppelgeleisig herzustellende Pferdebahnlinie durch die Wassergasse zur Verbindung mit der Löwengasse und endlich
- d) für eine doppelgeleisige Pferdebahnlinie von der Haltestelle „Simmeringerstraße“ der bestehenden Pferdebahnlinie durch die Himbergerstraße im X. Bezirke über den Bürgerplatz bis zum sogenannten alten Landgute, bezüglich welcher Linie auch die Zustimmung des niederösterreichischen Landesauschusses zur Benützung der Himberger Landesstraße für die fragliche Tramwayanlage nachgewiesen erscheint.

Die Dauer der Concession wird übereinstimmend mit jenen der übrigen gesellschaftlichen Linien bis zum 31. December 1925 festgesetzt.

Das Handelsministerium behält sich vor, im Sinne der Bestimmung im § 92 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, R. G. Bl. Nr. 1 ex 1852 und auf Grund der Allerhöchsten Entschliessungen vom 25. Februar 1859 und vom 8. März 1867, sowie unter Berücksichtigung der Verpflichtungen, welche von der Gesellschaft als Bedingung für die erhaltene Bewilligung zur Benützung öffentlicher Straßen für die Anlage und den Betrieb ihrer Pferdebahnlinsen vertragsmäßig übernommen worden sind nach Anhörung der Gesellschaft im Einvernehmen und, soweit erforderlich, unter Mitwirkung der sonstigen competenten Behörden und Organe bezüglich des Betriebes der sämtlichen gesellschaftlichen Linien ehestens eine Betriebsordnung aufzustellen. Durch die zu erlassende Betriebsordnung soll eine dauernde Ordnung der Betriebsverhältnisse der Gesellschaft herbeigeführt und sollen insbesondere die Verpflichtungen der Gesellschaft in Absicht auf die Fahrordnung, die Anzahl und die Beschaffenheit der in Verkehr zu setzenden Wagen und die sonstigen in Betreff des Betriebes und Verkehrs auf den gesellschaftlichen Pferdebahnlinsen sich ergebenden Fragen nach Möglichkeit präcisiert werden.

Bei der Aufstellung der vorgedachten Betriebsordnung wird nach Maßgabe der bestehenden Competenzen einerseits den Anforderungen des unbeirrten öffentlichen Verkehrs, sowie der Sicherheit überhaupt, dann den thatsächlich bestehenden localen Verkehrsbedürfnissen und den berechtigten Interessen des die Pferdebahn benützenden Publicums Rechnung zu tragen, insbesondere auf die Beseitigung des gegenwärtig noch theilweise bestehenden Uebelstandes der zeitweisen Überfüllung der Pferdebahnwagen hinzuwirken, anderseits aber auch auf die thunlichste Ökonomie des Tramwaybetriebes und auf die Vermeidung nicht unbedingt nothwendiger Mehrauslagen bei Durchführung des gedachten Betriebes Bedacht zu nehmen sein.

Hiebei soll endlich auch dem wiederholt geäußerten Wunsche der Gesellschaft wegen Hintanhaltung einer über das Maß der unumgänglichen Nothwendigkeit hinausgehenden Mitbenützung der Tramwayschienen durch andere Straßenfahrwerke nach Thunlichkeit entsprochen werden.

Als concessionsmäßige Maximaltarife für die Personenbeförderung haben auf dem gesammten gesellschaftlichen Bahnnetze jene Tarife zu gelten, welche aus den nachstehend angeführten grundsätzlichen Bestimmungen, sowie aus den im Erlasse enthaltenen speciellen Anordnungen sich ergeben.

Grundsätzliche Bestimmungen für den der Wiener Tramway-Gesellschaft anlässlich der Concessionierung der von derselben vertragsmäßig herzustellenden neuen Linien zu gewährenden concessionsmäßigen Tarif für die Personenbeförderung.

A. Der Fahrpreis beträgt 7 kr. soferne nicht die sub B und E angeführten Tariffätze von 5 und 4 kr. zur Anwendung kommen, an Werktagen für eine directe Fahrt in jeder Richtung auf den Strecken:

1. von der Remise I in Simmering, den Remisen Rudolfsheim und Hernals, dann von den innerhalb des Gemeindegebietes und der Vororte gelegenen Endstationen bis zur Einmündung in den Ring, beziehungsweise Quai;
2. von Dornbach, von Penzing, vor der Remise II in Simmering bis zur betreffenden Verzehrungssteuerlinie;
3. vom Praterstern einerseits bis zum Hotel Union, anderseits bis zu einem Punkte des Ringes oder Quais;
4. vom Hotel Union bis zur Lerchenfelder Linie;
5. von der Lerchenfelder Linie bis zur Gumpendorfer Linie;
6. von der Reinprechtsdorferstraße bis zur Simmeringerstraße;
7. auf dem Ring und Quai.

B. Der Fahrpreis beträgt 5 kr. an Werktagen für eine directe Fahrt auf den nachstehenden Strecken in jeder Richtung:

1. von den nachstehenden Punkten der Radiallinien, und zwar vom Praterstern, von der Sophienbrücke, von der Rochuskirche, von der Brücke über die Verbindungsbahn am Rennweg, von der Mayerhofgasse, von der großen Neugasse, von der Kettenbrückengasse, vom Echterhazypark, von der Mariahilferkirche, von der Neubaugasse, von der Lerchengasse, von der Reiterkaserne, von der Rochgasse, vom Bürgerversorgungshause in der Währingerstraße, vom Liechtensteinpalais bis zur Einmündung in den Ring, dann vom bayrischen Hof bis zur Einmündung in den Quai;

2. vom Centralfriedhofe zur Remise II in Simmering, ferner von der Remise II bis zur Remise I in Simmering;
3. von Penzing oder Dornbach bis zur Remise der betreffenden Strecke;
4. von der Remise I in Simmering, vom Landgute, von den Remisen in Rudolfsheim, Hernals und Währing, dann von den in den Vororten gelegenen Endstationen bis zu den betreffenden Verzehrungssteuereisenlinien Wiens;
5. vom Praterstern bis zu der Rotunde, zu den Bädern, zur Nordwestbahn, dann durch die Kaiser Josephstraße zum bayerischen Hof;
6. von der Schlachthausgasse (Erdburgerstraße) zur Rochuskirche, dann von der Landstraße Hauptstraße (Wassergasse) bis zur Sophienbrücke;
7. auf den nachstehenden Strecken der Gürtellinie: Simmeringerstraße—Magleinsdorferlinie, von da bis zur Reinprechtsdorferstraße, von der Gumpendorferlinie bis zur Westbahnlinie, von da bis zur Lerchenfelderlinie, von da bis zur Alserstraße, von der Alserstraße bis zum Hotel Union, vom Hotel Union bis zur Klosterneuburgerstraße, endlich von da bis zum Nordwestbahnhofe.

Das Handelsministerium behält sich vor, im Einvernehmen mit der Wiener Tramway-Gesellschaft noch weitere Strecken von geringer Ausdehnung (1—1.5 Kilometer) zu bestimmen, oder eventuell auch das ganze gesellschaftliche Bahnnetz in solche Strecken einzutheilen, auf welchen der ermäßigte Fahrpreis von 5 kr. einzuhoben sein wird.

C. Der Fahrpreis beträgt 10 kr. an Werktagen für eine Fahrt direct oder mit Benützung der Correspondenzkarte:

1. zwischen zwei Punkten des gesellschaftlichen Bahnnetzes (mit Ausschluss der Strecken: Remise Hernals—Dornbach, Remise Rudolfsheim—Penzing, Remise I in Simmering—Centralfriedhof), soferne für diese Fahrten nicht die sub A, B und E angeführten Tariffätze von 7, 5 und 4 kr. zur Anwendung kommen;
2. von der St. Margerlinie bis zum Centralfriedhofe und umgekehrt.

D. Der Fahrpreis beträgt 20 kr. für eine Fahrt direct oder mit Benützung der Correspondenzkarte an allen Tagen von einem Punkte der Strecke Centralfriedhof—Remise I in Simmering bis zu einem Punkte der Strecken: Penzing—Remise Rudolfsheim und Dornbach—Remise Hernals oder umgekehrt, dann an Werktagen von einem Punkte der Strecke Penzing—Remise I zu einem Punkte der Strecke: Dornbach—Remise Hernals oder umgekehrt.

E. Der Fahrpreis beträgt 4 kr. für die directe Beförderung von Arbeitern mit bestimmten Wagen, welche die Gesellschaft an Werktagen in den frühen Morgenstunden und in den Abendstunden auf den Radiallinien von den Remisen bis zur Einmündung in den Ring, beziehungsweise Quai, und eventuell im Falle constatirten Bedarfes auch auf der Gürtellinie in Verkehr zu setzen hat.

Die näheren Bedingungen für den Verkehr solcher Wagen für die Arbeiterbeförderung werden vom Handelsministerium im Einvernehmen mit der Gesellschaft derart geregelt werden, dass hiedurch die anzustrebende billige und rationelle Arbeiterbeförderung in zweckentsprechender Weise ermöglicht wird.

Insoferne die Einführung einer solchen Beförderung von Arbeitern mit bestimmten Wagen nach dem Ermessen des Handelsministeriums Geleiseanlagen zu dem Zwecke erfordern sollte, um die bei dem Wagenverkehre auf den Radiallinien am Endpunkte nächst dem Ringe oder Quai anlangenden Wagen aufstellen und sodann auf dem richtigen Geleise zurückbefördern zu können, soll die Gesellschaft zur Einführung der vorgedachten Arbeitertransporte zu ermäßigtem Fahrpreise nur in dem Falle und insoferne verpflichtet sein, als dieselbe die Bewilligung zur Benützung der öffentlichen Straßen für die diesfalls erforderlichen Geleiseanlagen von Seite der Wiener Gemeinde erlangt.

F. Der Fahrpreis beträgt 10 kr. an Sonn- und Feiertagen für jede Fahrt zwischen zwei Punkten des gesellschaftlichen Bahnnetzes mit Ausschluss der Strecke „Remise I in Simmering—Centralfriedhof“.

Für diese letztere Strecke wird außerdem der Fahrpreis von 10 kr. eingehoben.

G. Der Fahrpreis beträgt 5 kr. für Kinder im Alter von 2 bis 10 Jahren — und zwar gleichmäßig an Werktagen, wie an Sonn- und Feiertagen — für jede Fahrt zwischen zwei Punkten des gesellschaftlichen Bahnnetzes ohne jede Einschränkung, soferne nicht der ermäßigte Fahrpreis von 4 kr. nach lit. E zur Anwendung kommt.

Kinder unter zwei Jahren sind frei.

H. Die Wiener Tramway-Gesellschaft ist verpflichtet, unter den vom Handelsministerium im Einvernehmen mit der Gesellschaft festzusetzenden Bedingungen für die im vorstehenden sub A, B, C, D und F angeführten Fahrten im Abonnement eine Fahrpreismäßigung zuzugestehen, welche bei einem Fahrpreise von 10 fr. und 20 fr. per Fahrt 10 Procent und bei einem Fahrpreise von 7 oder 5 fr. per Fahrt 5 Procent des normalen Fahrpreises zu betragen hat.

I. Die Gesellschaft ist berechtigt, die im vorstehenden sub A bis einschließlich H angeführten Maximaltariffsätze herabzusetzen und sonstige Fahrtbegünstigungen zu gewähren; insbesondere wird dieselbe die bestehenden Fahrtbegünstigungen im Wochen-, Monats- und Jahresabonnement bis auf Weiteres auch fernerhin aufrecht halten.

Die Aufhebung solcher von der Gesellschaft aus eigener Initiative eingeführten Fahrpreismäßigungen und Fahrtbegünstigungen unterliegt der vorhergehenden Genehmigung des k. k. Handelsministeriums.

Anmerkung 1.

Fahrtarten zu 10 fr. (lit. C und F) und zu 20 fr. (lit. D), dann die aus der Combination der Fahrtarten nach lit. A, B und C sich ergebenden Fahrtarten zu höherem Gesamtpreise, sowie Kinderarten (lit. G) berechtigen zu einer auf dem kürzesten Wege ohne Unterbrechung fortzusetzenden Fahrt mit Benützung der Correspondenz.

Anmerkung 2.

Für den Fall der Einführung eines Fahrtartenstempels ist die Wiener Tramway-Gesellschaft nicht verpflichtet, die Zahlung einer solchen von dem Fahrgaste zu entrichtenden Stempelgebühr auf sich zu nehmen.

Über diesen Erlaß faßte der Gemeinderath in seiner Plenarversammlung vom 14. Juni 1889 nachstehenden Beschluß:

„In Erwägung, daß durch die Ertheilung concessionsmäßiger Tarife deshalb kein Recht der Gemeinde Wien verletzt wurde, weil diese Tarife innerhalb der im § 27 des Vertrages vom 7. März 1868 stipulierten Grenzen erfolgte und in weiterer Erwägung, daß durch die im Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 14. April 1889, Z. 44.959 ex 1888 in Aussicht genommene Betriebsordnung der Gemeinde ein Beschwerderecht an den Verwaltungsgerichtshof nicht erwachsen ist, weil die Frage der Betriebsordnung ohnehin Gegenstand von an das Ministerium des Innern und das Handelsministerium eingebrachten noch nicht erledigten Recursen ist und erst nach Erledigung dieser Recurse der Anlaß für die Gemeinde Wien gegeben sein wird, Beschluß darüber zu fassen, ob und inwiefern eine Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof einzubringen sei — beschließt der Gemeinderath gegen den Erlaß des Herrn Handelsministers vom 14. April 1889, Z. 44.959 keine Beschwerde an den k. k. Verwaltungsgerichtshof einzubringen und diesen Erlaß zur Kenntniß zu nehmen.“

Zu bemerken ist, daß die Wiener Tramway-Gesellschaft im Laufe des Jahres 1889 auch noch die Concession zum Baue und Betriebe der nachstehenden Pferdebahnlilien erhalten hat:

1. Alserstraße—Kinderhospitalgasse—Alsbachstraße—Hernalser Hauptstraße;
2. Ungargasse—Fasangasse zum Südbahnhof;
3. Reinprechtsdorferstraße—Makleinsdorferlinie—Simmeringerstraße;
4. Spitalgasse;
5. Alserstraße—Skodagasse—Blindengasse—Kaiserstraße—Wallgasse bis zur Gumpendorferlinie.

Weiters muß hier noch des Erlasses der k. k. n.-ö. Statthalterei vom 4. Juli 1889, Z. 24.652, betreffend die provisorische Betriebsordnung gedacht werden, welcher lautet:

Infolge des vom hohen k. k. Handelsministerium auf Grund des mit dem hohen k. k. Ministerium des Innern gepflogenen Einvernehmens an die k. k. Statthalterei ergangenen Erlasses vom 14. April d. J., Z. 37.542 ex 1887, betreffend den Recurs der Gemeinde Wien gegen den h. v.

Erlaß vom 13. September 1885, Z. 40.633, mit welchem eine provisorische Betriebsordnung für die beiden Wiener Tramwaygesellschaften genehmigt wurde, wird dem Wiener Magistrate Nachstehendes eröffnet:

Bekanntlich ist zur Zeit der Überreichung des obigen Recurses der Gemeinde Wien dem Reichsrathe ein von der Regierung eingebrachter Gesetzentwurf vorgelegen, womit Bestimmungen für die Anlage und den Betrieb von Straßenbahnen (Tramways) getroffen werden sollten.

Im Falle der legislativen Genehmigung der gedachten Regierungsvorlage wären für sämtliche Pferdebahnangelegenheiten, und zwar sowohl hinsichtlich der Competenz für die Concessionierung von Straßenbahnen, als auch hinsichtlich des Baues und Betriebes derselben, ganz andere Gesichtspunkte, als bisher zur Geltung gelangt; mit Rücksicht hierauf und in Gewärtigung der diesfälligen Beschlüsse des Reichsrathes über die obige Regierungsvorlage wurde damals mit der sofortigen Entscheidung über den fraglichen Recurs innegehalten.

Da inzwischen bei dem hohen k. k. Handelsministerium auf Grund der Eingaben der Wiener Tramwaygesellschaft vom 3. Juni 1887, Z. 34 und vom 19. Februar 1888, Z. 760, die Verhandlungen wegen Concessionierung der von der Gesellschaft in Gemäßheit des mit der Gemeinde Wien unter dem 4. Mai 1887 abgeschlossenen Nachtragsübereinkommens auszuführenden Pferdebahnlinien und insbesondere auch wegen Festsetzung eines concessionsmäßigen Tarifes für das gesammte gesellschaftliche Pferdebahnnetz eingeleitet wurden, schien es geboten, noch weiters mit der Entscheidung über den von der Gemeinde Wien in Ansehung der in Rede stehenden Betriebsordnung eingebrachten Recurs zurückzuhalten.

In dem an die k. k. Statthalterei ergangenen Erlasse des hohen k. k. Handelsministeriums vom 14. April d. J., Z. 44.959 ex 1888, betreffend die Concessionierung der von der Wiener Tramwaygesellschaft vertragsmäßig herzustellenden Pferdeisenbahnen, hat nun das genannte hohe Ministerium unter Einem auch die entsprechende Verfügung wegen ebethunlichster Aufstellung einer neuen definitiven Betriebsordnung für die Wiener Tramwaygesellschaft, und zwar unter Wahrung aller bestehenden Competenzen getroffen. Indem sich das hohe k. k. Handelsministerium vorbehalten hat, auch für die Pferdebahnlinien der Neuen Wiener Tramwaygesellschaft eine definitive Betriebsordnung zu erlassen, eventuell für beide Pferdebahnunternehmungen eine einheitliche definitive Betriebsordnung aufzustellen, wurde die k. k. Statthalterei angewiesen, in analoger Weise, wie dies mit dem vorbezogenen Handelsministerialerlasse bezüglich der Wiener Tramwaygesellschaft angeordnet worden ist, unter Beachtung der im citirten Erlasse bekannt gegebenen Gesichtspunkte vorzugehen und auf Grund der diesfalls einzuleitenden Erhebungen und Verhandlungen die entsprechenden concreten Anträge zu stellen.

Im Hinblick auf die nach dem Vorstehenden wegen Erlassung einer definitiven Betriebsordnung für die Wiener Tramwaygesellschaften getroffenen Verfügungen und nachdem die von der k. k. Statthalterei unter dem 13. September 1885, Z. 40.633 genehmigte, provisorische Betriebsordnung infolge der dagegen vorgebrachten Beschwerde der Gemeinde Wien bisher überhaupt gar nicht in Wirksamkeit getreten ist, auch fernerhin nicht zur Anwendung zu kommen hat, fand das hohe k. k. Handelsministerium auf Grund des eingangs erwähnten Einvernehmens mit dem hohen k. k. Ministerium des Innern von einer meritorischen Entscheidung über den eingangs erwähnten, nunmehr gegenstandslos gewordenen Recurs der Gemeinde Wien Umgang zu nehmen.

Der Magistrat wird hievon unter Bezugnahme auf die Berichte vom 4. und 5. November 1885, Z. 304.289, dann vom 5. Feber 1886, Z. 5633 mit dem Beifügen in die Kenntnis gesetzt, daß unter Einem an die k. k. Polizeidirection in Wien die Aufforderung ergeht, unter Zuziehung aller beteiligten Factoren auch für die Pferdeisenbahnlinien der Neuen Wiener Tramwaygesellschaft, eventuell für beide Pferdeisenbahn-Unternehmungen eine definitive Betriebsordnung zu entwerfen und den bezüglichlichen Entwurf hieher vorzulegen.

Wien, 4. Juli 1889.

Pössinger m. p.

Auch diesen Erlaß hat der Gemeinderath zur Kenntnis genommen, und von der Ergreifung eines Rechtsmittels dagegen mit dem Vorbehalte Abstand genommen, daß seinerzeit nach Schaffung der in Aussicht gestellten definitiven Betriebsordnung zu untersuchen ist, ob Rechte der Gemeinde verletzt erscheinen oder nicht, beziehungsweise, welche Rechtsmittel dagegen zu ergreifen sind. Die k. k. Polizeidirection hat entsprechend den

Weisungen der k. k. n.-ö. Statthalterei den Entwurf einer Betriebsordnung sowohl für die Wiener Tramwaygesellschaft, als auch für die Neue Wiener Tramwaygesellschaft verfaßt und denselben dem Magistrate zur Abgabe der Wohlmeinung zugemittelt.

Der Magistrat hat diesen Entwurf in der eingehendsten Weise geprüft und denselben sowohl der Form, als dem Inhalte nach wesentlich abgeändert, dem Gemeinderathe zur Beschlussfassung vorgelegt, welcher denselben in den Sitzungen vom 27. Juni, vom 11., 14., 18., 28. November und vom 5. December 1890 durchberathen hat. Den schwierigsten Punkt bildete das für die Concessionsdauer, also bis 1925 festzusetzende Ausmaß der Fahrleistung, welche Festsetzung seit Jahren von der Gesellschaft gefordert und im Punkt IX des oben angeführten Erlasses vom 14. April 1889 seitens der Regierung in Aussicht gestellt worden war. Da es unmöglich erschien, auf 35 Jahre voranzusehen, welche Umgestaltungen der städtische Verkehr durch eine Stadtbahn oder durch eine Änderung des Tramwaymotor-Systems erfahren kann, befürwortete der Gemeinderath nach langer Berathung folgende Textirung des § 9 des Entwurfes.

„Die Fahrleistung der Wiener Tramwaygesellschaft und der Neuen Wiener Tramwaygesellschaft wird unter Berücksichtigung des Verkehrsbedürfnisses auf den einzelnen Bahnstrecken, dann der Verschiedenheit des Verkehrs während der Sommer- und Winteraison, an den einzelnen Tagen und während der verschiedenen Tageszeiten bei der Festsetzung der Sommer- und Winter-Fahrordnung bestimmt.“

Ferner wurde beschlossen, in dem Gutachten der Gemeinde hervorzuheben, daß die Annahme der von der Wiener Tramwaygesellschaft hinsichtlich der Fahrleistung gemachten Vorschläge, sowie des Vorschlages der k. k. Polizeidirection ohne arge Schädigung des Verkehrs und des die Tramway benützenden Publicums unmöglich sei, und daß die Festsetzung einer Fahrleistung auf die restliche Dauer der Concession der Wiener Tramwaygesellschaft überhaupt ohne Gefährdung der Verkehrsinteressen nicht durchführbar sei.

Eine Entscheidung seitens der Regierung ist in dieser Angelegenheit während der Berichtsperiode nicht erfolgt.

In dem eingangs erwähnten Erlasse vom 14. April 1889 war seitens des k. k. Handelsministeriums die Einführung des in demselben nach seinen Grundzügen festgestellten Maximaltarifes für den Zeitpunkt in Aussicht gestellt, in welchem die betriebsfähige Herstellung der sämtlichen neuen Pferdebahnlinsen erfolgt ist.

Nachdem diese Bedingung am Ende des Jahres 1891 erfüllt war, verfügte das k. k. Handelsministerium mit dem Erlasse vom 23. Februar 1892, Z. 59.496 die Einführung des Maximaltarifs. Dieser Erlass, welcher wegen seiner Wichtigkeit hier ebenfalls vollinhaltlich aufgenommen wird, lautet:

„Mit Bezug auf die Eingaben vom 22. Juli, 12. September, 10. und 24. November 1891, Z. 58, betreffend die Einführung des mit dem h. o. Erlasse vom 14. April 1889, Z. 44.959 ex 1888, Punkt X bedingungsweise genehmigten Maximaltarifes auf dem ganzen gesellschaftlichen Bahnwege wird dem Verwaltungsrathe Nachstehendes eröffnet:

Da laut des im Gegenstande erstatteten Berichtes der k. k. n.-ö. Statthalterei vom 22. December 1891, Z. 78.081 die concessionsmäßigen Voraussetzungen für die Einführung des neuen Tarifes thatsächlich bereits eingetreten sind, besteht nunmehr von Seite des k. k. Handelsministeriums gegen die sofortige Einführung des mit dem bezogenen Erlasse vom 14. April 1889, Z. 44.959 genehmigten concessionsmäßigen Tarifes auf dem ganzen gesellschaftlichen Bahnwege in Gemäßheit der dem obigen Erlasse bei-

gefügten grundsätzlichen Bestimmungen und unter der Bedingung kein weiterer Zustand, daßs gleichzeitig mit der Einführung des concessionsmäßigen Tarifes auch die in den gedachten grundsätzlichen Bestimmungen lit. B, 3. 7, Schlußsatz, vorbehaltene Eintheilung des ganzen gesellschaftlichen Bahnnetzes in Zonen mit dem Fahrpreise zu 5 Kreuzer im Sinne der im kurzen Wege vorgelegten Behelfe, und zwar der Planskizze des ganzen, in solche Zonen getheilten gesellschaftlichen Bahnnetzes und des Verzeichnisses der gedachten Tarifzonen sofort bei Einführung des concessionsmäßigen Tarifes activiert werde. Die Erklärung der Gesellschaft, die concessionsmäßigen Fahrpreisermäßigungen für Arbeiter auch ohne Rücksicht auf die bisher noch nicht ermöglichte Anlage von Abstellgleisen für Tramwaywagen an den Endpunkten der Radiallinien nächst der Ringstraße und dem Franz Josefs=Quai sofort eintreten zu lassen, wird unter der Voraussetzung zur Kenntnis genommen, daßs die gesellschaftliche Verwaltung ihrerseits nicht unterlassen werde, all jene Maßregeln zu treffen, welche geeignet erscheinen, den Arbeitern die möglichst ausgedehnte Benützung der ihnen hiedurch eingeräumten Begünstigung zu ermöglichen, und behält das Handelsministerium sich vor, in dieser Beziehung gegebenenfalls die etwa erforderlichen weiteren Verfügungen zu treffen. Der Antrag der Gesellschaft, die Arbeiterwagen in der Winterzeit um 6 Uhr Früh und 1/2 7 Uhr abends verkehren zu lassen, wird unbeschadet der etwa auf Grund der gewonnenen praktischen Erfahrungen beim Betriebe sich als nothwendig herausstellenden Abänderung dieser Verfügung genehm gehalten. Das Handelsministerium nimmt ferner die von der gesellschaftlichen Verwaltung im kurzen Wege abgegebene Erklärung mit Befriedigung zur Kenntnis, wonach die Gesellschaft freiwillig die Verpflichtung übernommen hat, unter Vorbehalt des Widerrufs auch noch die folgenden Tarifermäßigungen gleichzeitig mit dem Concessionstarife kundzumachen und einzuführen, und zwar die Ermäßigung:

- I. von 20 Kreuzer auf 10 Kreuzer an Sonn- und Feiertagen vom Umkehrwechsel in Simmering, Felbergasse, bis zu jedem Punkte des gesellschaftlichen Netzes;
- II. von 15 Kreuzer auf 10 Kreuzer an Werktagen, vom Umkehrwechsel in Simmering, Felbergasse, bis zu jedem Punkte des gesellschaftlichen Netzes, mit Ausschluss der Strecken „Hernalz—Dornbach“ und „Remise Rudolphsheim-Penzing“;
- III. von 7 Kreuzer auf 5 Kreuzer auf folgenden Radiallinien an Werktagen in directen Wagen:
 - von der Bellaria bis Ende Lerchenfelderstraße,
 - „ „ „ „ „ Burggasse,
 - „ „ Ferdinandsbrücke bis Ende Taborstraße (Nordwestbahnhof),
 - „ „ Verbindungsbahnbrücke am Rennweg bis Simmering, Remise I, respective bis zur Remise in Favoriten,
 - von der Mayerhofgasse bis zur Remise in Favoriten,
 - „ „ Makleinsdorfer Linie bis zum alten Landgut,
 - „ „ Großen Reugasse, respective Kettenbrückengasse bis Ende Meidling,
 - „ „ Mariahilfserkirche bis zur Rudolphsheimer Remise,
 - vom Bürgerversorgungshause (Währingerstraße) bis Zögernitz, respective bis zur Remise Währing oder Ende Weinhaus,
 - von der Kochgasse bis zur Hernalser Remise via Ottakringer Hauptstraße oder Alsbachstraße;

IV. von 14 Kreuzer auf 10 Kreuzer, an Werktagen, in directen Wagen, von 5 bis 12 Uhr Mittags, für den Tour- und Retourverkehr auf den Radiallinien, wo keine Remisen sind, bis zu den Endpunkten.

Das Handelsministerium nimmt hiebei keinen Anstand, dem im kurzen Wege gestellten Antrage der Gesellschaft zuzustimmen, daß, soferne nicht in der Zwischenzeit eine anderweitige Vereinbarung getroffen werden sollte, die Gesellschaft berechtigt sein wird, nach Ablauf eines Jahres vom Tage der Einführung des neuen Tarifes an gerechnet, jederzeit die obigen, von der gesellschaftlichen Verwaltung nunmehr zur Einführung zu bringenden, freiwilligen Ermäßigungen wieder aufzuheben, ohne diesfalls an die in den concessionsmäßigen Tarifbestimmungen vorbehaltene Genehmigung des Handelsministeriums gebunden zu sein.

Es wird demnach zunächst der concessionsmäßige Tarif, unter Ausdehnung der Zonen mit dem Fahrpreise von 5 Kreuzer auf das ganze gesellschaftliche Bahnnetz, und mit Rücksicht auf die von der Gesellschaft freiwillig zugestandenen weiteren Tarifermäßigungen und sonstigen Fahrbegünstigungen in Gemäßheit der beiliegenden Behelfe (Kundmachung, Planskizze, Zonenverzeichnis) zu erfolgen haben, während im Falle der Aufhebung der mehrgedachten, freiwilligen Zugeständnisse der Gesellschaft, sofern nicht eine anderweitige Vereinbarung getroffen werden sollte, die Tarifbestimmungen im Sinne der im weiteren Anschlusse mitfolgenden Behelfe (Tarifkundmachung, Planskizze und Zonenverzeichnis) in Wirksamkeit treten werden."

Die dermalen, mit Einschluß der obigen Zugeständnisse der Gesellschaft, geltende Einteilung der Zonen à 5 Kreuzer ist folgende:

A. Radialstrecken:

- I. Schottenring—Dornbach: 1. Kochgasse, 2. Remise Hernals, 3. Dornbach.
- II. Schottenring—Währing: 1. Bürgerversorgungshaus, 2. einerseits Währing—Weinhaus (Endstation), anderseits Remise Währing.
- III. Schottenring—Döbling: 1. Bürgerversorgungshaus, 2. Bögernis.
- IV. Schottenring—Porzellangasse—Spittelauergasse: 1. Liechtensteinstraße, 2. Spittelauergasse.
- V. Franz Josefs-Quai—Augartenstraße—Praterstern: 1. Baierischer Hof, 2. Praterstern.
- VI. Franz Josefs-Quai—Laborstraße—Nordwestbahnhof.
- VII. Aspernbrücke—Communalbäder—Rotunde: 1. Praterstern, 2. einerseits Praterremise, bezw. Communalbäder, anderseits städtisches Lagerhaus, bezw. Rotunde.
- VIII. Aspernbrücke—Sophienbrücke.
- IX. Stubenring—Landstraße—Erdbergstraße: 1. Kochgasse, 2. einerseits St. Marger Bräuhaus, anderseits Schlachthausgasse (Ende Erdbergstraße).
- X. Stubenring—Ungargasse—Südbahnhof: 1. Brücke über die Verbindungsbahn am Rennweg, 2. Südbahnhof—Remise Favoriten.
- XI. Schwarzenbergplatz—Rennweg—Centralfriedhof: 1. Brücke über die Verbindungsbahn, 2. Remise Simmering I, 3. Remise Simmering II, 4. Centralfriedhof.
- XII. Körnthnerring—Favoritenstraße—Remise Favoriten: 1. Mayerhofgasse, 2. einerseits Südbahnhof, anderseits Remise Favoriten.
- XIII. Körnthnerring—Wiedener Hauptstraße—Magleinsdorf: 1. Große Reugasse, 2. Magleinsdorf (Endstation).
- XIV. Körnthnerring—Margarethenstraße—Hundsthurm—Meidling—Schönbrunn: 1. Kettenbrückengasse, 2. Remise Rudolfsheim (Meidling).
- XV. Dpernring—Gumpendorferstraße: 1. Eszterhazyplatz, 2. Wallgasse.
- XVI. Babenbergerstraße—Mariahilf—Penzing: 1. Mariahilferkirche, 2. Remise Rudolfsheim, 3. Penzing (Endstation).

- XVII. Bellaria—Mariahilf—Rudolfsheim, eventuell Penzing: 1. Mariahilferkirche, 2. Remise Rudolfsheim, 3. Penzing (Endstation).
 XVIII. Bellaria—Burggasse.
 XIX. Bellaria—Verchenfelderstraße.
 XX. Franzensring—Josefstädterstraße.

B. Transversalstraßen.

- I. Altes Landgut—Simmeringerstraße X. Bezirk—Reinprechtsdorferstraße—Hundsthurmerstraße: 1. Magleinsdorf (bestandene Verzehrungssteuerlinie), 2. Hundsthurmerstraße.
 II. Gumpendorferstraße—Kaiserstraße—Hotel Union—Franz Josefs-Bahn—Nordwestbahn—Nordbahn—Praterstern: 1. Westbahnstraße, 2. Verchenfelderstraße, 3. Alserstraße, 4. Hotel Union, 5. Klosterneuburgerstraße, 6. Nordwestbahnhof, 7. Praterstern.

Im Hinblick auf den bereits erwähnten Gemeinderathsbeschluss vom 14. Juni 1889 beschloß der Stadtrath in seiner Sitzung vom 4. August 1892, diesen Tarifierlass des k. k. Handelsministeriums vom 27. Februar 1892 lediglich zur Kenntniss zu nehmen und sich vorzubehalten, Änderungen des Tarifes, soweit die Härten desselben nicht durch die Fahrordnung hervorgerufen sind, von Fall zu Fall bei der Regierung in Antrag zu bringen. —

Von den sonstigen auf dem Gebiete des Tramwaywesens eingetretenen wichtigen Ereignissen soll hier des von den Kutschern der Wiener Tramwaygesellschaft während der Osterfeiertage des Jahres 1889 inscenirten Strikes Erwähnung gethan werden.

Die schon seit längerer Zeit mit ihrer Entlohnung unzufriedenen Kutscher der bezeichneten Gesellschaft hatten wiederholt beim Verwaltungsrathe derselben um die Erhöhung ihrer Löhne und um eine entsprechende Abkürzung ihrer Arbeitszeit, sowie auch um die Regulierung ihrer sonstigen Dienstesverhältnisse petitionirt. Da diesen Forderungen nicht, oder nicht im vollen Umfange entsprochen wurde, stellten die Tramwaykutscher am 21. April 1889 (Ostersonntag) die Arbeitsleistung ein, in Folge dessen an diesem, sowie an den drei folgenden Tagen der Betrieb nicht ordnungsmäßig aufrecht erhalten werden konnte, auf einzelnen Tramwaylinien sogar vollständig eingestellt werden mußte.

Diese Einstellung des Tramwaybetriebes, welche auch Anlaß zu höchst bedauerlichen und argen Excessen in Wien und in den Vororten gab, veranlaßte den Gemeinderath, in seiner Plenarversammlung vom 24. April 1889 nachstehende Beschlüsse zu fassen:

1. Über die Wiener Tramwaygesellschaft wird aus dem Grunde, weil sie an den beiden Osterfeiertagen (21. und 22. April) und auch bis heute den Betrieb auf den einzelnen Tramwaylinien nicht ordnungsmäßig aufrecht erhalten und denselben auf einigen Linien sogar vollständig eingestellt hat, im Sinne des § 43 des zwischen der Gemeinde Wien und der Wiener Tramwaygesellschaft unterm 7. März 1868 abgeschlossenen Vertrages eine Conventionalstrafe von 50.000 fl. verhängt, beziehungsweise ein Cautionsverfall von 50.000 fl. ausgesprochen. Die Wiener Tramwaygesellschaft ist aufzufordern, die Caution sofort wieder zu ergänzen. Weiters wird für jeden weiteren Tag, an welchem der Betrieb nicht ordnungsmäßig hergestellt sein sollte, ein Cautionsverfall von 10.000 fl. ausgesprochen.

2. An die Regierung ist eine Eingabe zu richten, in welcher gebeten wird, daß dieselbe die ihr nach Inhalt der Concession vom Jahre 1865 und jener vom Jahre 1877 gegen die Wiener Tramwaygesellschaft zustehenden Rechte entschieden im Interesse des ordnungsmäßigen Betriebes der Tramwaylinien wahre, wobei auch auszuführen ist, daß diese Rechte der Regierung schon gelegentlich der jetzigen Zustände hätten wahrgenommen werden sollen.

Der Magistrat hat diesen Beschluss sofort durchgeführt. Ein weiterer Cautionsverfall ist nicht eingetreten, weil am nächsten Tage der Betrieb auf allen Pferdebahnliesen wieder ordnungsmäßig aufgenommen worden war. Auch die Regierung befaßte

sich mit dieser Angelegenheit und wurde von derselben mit allem Nachdrucke darauf bestanden, daß die Lohn- und sonstigen Dienstesverhältnisse der Tramwaykutscher sofort geregelt werden.

Die Wiener Tramwaygesellschaft ist der an sie gerichteten Aufforderung, die Caution auf die volle Höhe wieder zu ergänzen, nicht nachgekommen, sondern klagte die Gemeinde auf Rückstellung des als verfallen erklärten Theiles der Caution, wogegen von der Gemeinde die Klage auf Ergänzung der Caution auf die volle Höhe angestrengt wurde.

Nachdem mit dem Erkenntnisse des k. k. Oberlandesgerichtes Wien vom 16. September 1890 der Incidenzstreit bezüglich der Competenz des k. k. Handelsgerichtes oder des k. k. Landesgerichtes zu Gunsten des Letzteren entschieden war, fällt daselbe am 13. März 1891 ein zu Gunsten der Gesellschaft lautendes Urtheil, welches vom k. k. Oberlandesgerichte mit dem Urtheile vom 16. December 1891 bestätigt wurde. In den Entscheidungsgründen wurde ausgesprochen, daß die erfolgte Arbeitseinstellung der Kutscher als „höhere Gewalt“ anzusehen sei. Infolge des für die Gemeinde Wien ungünstigen Verlaufes dieses Processus entfiel auch die neuerliche Einbringung einer Klage auf Ergänzung der Caution anlässlich des im October 1890 ausgebrochenen Ausstandes der Conducteure dieser Gesellschaft. —

Einem anderen Prozesse gegen diese Gesellschaft, der noch nicht ausgetragen ist, liegt folgender Sachverhalt zugrunde. In dem Nachtragsübereinkommen mit der Wiener Tramwaygesellschaft vom 4. Mai 1887 ist bestimmt, daß die Pferdebahnlinie durch die Burggasse nach erwirkter Concession durchaus zweigleisig zu bauen ist und daß zu diesem Zwecke unter anderem auch die Häuser Nr. 30 und 32 der Burggasse einzulösen und zu demolieren sind. Im folgenden Absatz heißt es weiter: „Dagegen erklärt die Gemeinde für die anlässlich des Baues dieser Linie durchzuführende Regulierung der Burggasse der Tramwaygesellschaft einen Pauschalbetrag von 400.000 fl. zu bezahlen gegen dem, daß der zur Verbreiterung der Burggasse nach den genehmigten Baulinien von der Wiener Tramwaygesellschaft in der genannten Gasse einzulösenden Häuser abzutretende Straßengrund u. s. w. an die Gemeinde unentgeltlich und lastenfrei übergeben werde.“

Nun hat die Wiener Tramwaygesellschaft im Jahre 1890 bei Durchführung dieser Linie die beiden bezeichneten Häuser nicht eingelöst und demoliert, sondern ein Enteignungserkenntnis seitens der k. k. u.-ö. Statthalterei erwirkt, wonach bloß die außerhalb der Baulinien in die Burggasse fallenden Theile dieser Häuser von der Gesellschaft eingelöst und demoliert wurden, worauf die Tramwaystrecke durchgeführt wurde.

Die Gemeinde wollte durch obige Vertragsbestimmungen auch die Durchführung der Kirchengasse zwischen der Burg- und Neustiftgasse ermöglichen. Die Tramwaygesellschaft glaubte jedoch mit der theilweisen, nur die Erbreiterung der Burggasse bezweckenden Einlösung und Demolierung dieser Häuser ihrer Verpflichtung genügt zu haben und strengte, als der oben genannte Betrag von 400.000 fl. ihr seitens der Gemeinde nicht ausbezahlt wurde, die Klage auf Zahlung an.

Nachdem die I. und II. Instanz dieser Klage stattgegeben hatten, beschloß der Gemeinderath am 27. Juli 1894 das Rechtsmittel der außerordentlichen Revision zu ergreifen. —

Die Wiener Tramwaygesellschaft war innerhalb der Berichtsperiode bemüht, neue Tramwaywagentypen zu beschaffen. Zu diesem Behufe fand am 24. November 1890 über Einladung der Gesellschaft die Besichtigung eines von derselben neu construierten Probewagens statt, wobei Vertreter der Gemeinde Wien und der k. k. Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen intervenierten. Trotz der bei der commissionellen Besichtigung entstandenen Bedenken gegen die Zweckmäßigkeit der Wagengattung gaben die Vertreter der Gemeinde ihre Zustimmung zur versuchsweisen Inbetriebsetzung des Wagens behufs praktischer Erprobung. Der neue Wagen fand jedoch, insbesondere mit Rücksicht auf die Dimensionierung der Sitze, die Zustimmung des Publicums nicht und wurde sohin die Gesellschaft vom Magistrate aufgefordert, um dem Publicum weitere Unbequemlichkeiten durch Verwendung dieses Wagens zu ersparen, die Probefahrten mit diesem Wagen einzustellen.

Die k. k. n.-ö. Statthalterei fand sich jedoch bewogen, diese Verfügung aus dem Grunde aufzuheben, weil die ausschließliche Entscheidung in Angelegenheiten des Baues und Betriebes der Pferdebahnen den Staatsbehörden zustehet.

Gleichzeitig veranlaßte die k. k. n.-ö. Statthalterei durch die k. k. Polizeidirection eine abermalige Besichtigung des neuen Wagens, wobei die Vertreter des Magistrates unter Hervorhebung der Mängel des Wagens gegen die Inbetriebsetzung desselben sich aussprachen. Obwohl nach § 23 des Tramwayvertrages vom 7. März 1868 die Modelle der für die Pferdebahn bestimmten Wagen der Genehmigung des Gemeinderathes zu unterziehen sind, wurde mit dem Statthaltereierlasse vom 3. August 1891 die Inbetriebsetzung bewilligt „unbeschadet der etwa zu Recht bestehenden vertragsmäßigen Verpflichtungen der Gesellschaft.“

Über eine Vorstellung der Wiener Tramway wegen dieses Zusatzes wurde letzterer mit dem Erlasse vom 27. September 1891 seitens der k. k. n.-ö. Statthalterei zurückgezogen.

Hierin mußte die Gemeinde Wien eine Verletzung des vorbezeichneten Vertrages erblicken und beschritt den Rechtsweg. Mit dem Erkenntnisse vom 16. März 1893, Z. 996 hat nun der k. k. Verwaltungsgerichtshof diese Verfügung der k. k. n.-ö. Statthalterei bestätigt, jedoch nur aus dem Grunde, weil letztere nicht verpflichtet sei, über Ansprüche der Gemeinde aus Verträgen ausdrücklich zu entscheiden, „vielmehr die Geltendmachung der entsprechenden Ansprüche der Gemeinde Wien, soweit sie privatrechtlicher Natur sind, vor den Civilgerichten, sonst aber vor den in Straßenangelegenheiten competenten Behörden zu erfolgen hat.“

Damit ist der k. k. Verwaltungsgerichtshof seinem mit Entscheidung vom 12. Juni 1885 gefällten Erkenntnisse, daß die Regierung weder aus dem Titel des Concessionierungsrechtes, noch vermöge ihrer Eigenschaft als oberste Wegebehörde berechtigt ist, die von der Gemeinde formulierten Bedingungen für die Straßenbenützung zu übergehen, beziehungsweise diese Bedingungen selbst festzustellen, treu geblieben.

Mit Rücksicht auf die obige Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes beschloß der Stadtrath am 21. October 1893 gegen den Erlaß der k. k. n.-ö. Statthalterei vom 18. Mai 1892, womit der Wiener Tramwaygesellschaft die Bewilligung zur Inbetriebsetzung von 20 Wagen nach der neuen Type Nr. 284 ohne Rücksicht darauf, daß die Gesellschaft die Zustimmung der Gemeinde Wien nicht eingeholt hatte, erteilt

wurde, keine Beschwerde an den k. k. Verwaltungsgerichtshof zu leiten, obwohl durch die Inbetriebsetzung dieser Wagen an verschiedenen Stellen der Ringstraße, Schönbrunnerstraße etc. städtische Alleeebäume beschädigt wurden. —

In dem mehrerwähnten Erlasse vom 14. April 1889, Z. 44.959 hatte das k. k. Handelsministerium der Wiener Tramwaygesellschaft zugesagt, dem Wunsche der Gesellschaft wegen Hintanhaltung einer über das Maß der unumgänglichen Nothwendigkeit hinausgehenden Mitbenützung der Tramwayschienen durch andere Straßenfuhrwerke nach Thunlichkeit zu entsprechen. Dadurch war die Wiener General-Omnibus-Gesellschaft in erster Linie berührt, welche mit ihren neuen, nach Art der Tramwaywagen und mit der Spurweite derselben gebauten Omnibussen, auf Steilstrecken die Tramwayschienen behufs leichterer Bewältigung der Steigung zu benützen pflegte.

Seitens des Magistrates wurde betont, daß ein diesbezügliches Verbot nicht in die Betriebsordnung gehöre, sondern lediglich gegen die Omnibus-Gesellschaft wegen Straßenunfug vorzugehen sei. Auch hatte die Tramwaygesellschaft im § 30 des von ihr mit der Gemeinde abgeschlossenen Vertrages vom 7. März 1868 ausdrücklich anerkannt, daß die Unternehmung kein ausschließliches Recht zur Benützung der Straßen besitze, daher gegen das Befahren ihrer Geleise durch gewöhnliche Fuhrwerke nichts einwenden könne.

Trotzdem erließ die k. k. Polizeidirection am 2. März 1892 ein diesbezügliches Verbot gegenüber „den übrigen Straßenfuhrwerken“, welchen „das Befahren der Tramwaygeleise nur dort gestattet wird, wo mit Rücksicht auf die Breite der Fahrstraße ein anderer Fahrweg nicht vorhanden oder wo dies zum Zwecke des Ausweichens der Straßenüberfegung oder des Vorfahrens unumgänglich nothwendig ist“.

Da diese Rundmachung weit über das Maß der Nothwendigkeit für die Beschränkung des öffentlichen Wagenverkehrs in den von der Wiener Tramway befahrenen Straßen hinausgreift und die Bewegungsfreiheit des öffentlichen Verkehrs in übermäßiger Weise einschränkt, und weil die k. k. Polizeidirection zur selbständigen Erlassung eines solchen Verbotes mit Rücksicht auf die der Gemeinde zustehende Straßenpolizei gar nicht competent ist, hat der Stadtrath am 16. März 1892 beschlossen, gegen diese Verfügung den Recurs an das Ministerium zu ergreifen mit der Begründung, daß in dieser Verfügung ein Eingriff in das Verfügungsrecht der Gemeinde über die Straßen gelegen sei und daß im Hinblick auf die Zweckbestimmung der Straßen („Gemeingebrauch“ im Sinne der Entscheidung des k. k. Verwaltungsgerichtshofes vom 12. Juni 1885, Z. 1619) ein derart umfassendes Verbot überhaupt unzulässig sei. Eine Entscheidung über diese Beschwerde ist, trotz eines neuerlichen Ansuchens der Gemeinde, bisher nicht erfolgt. —

Ein ähnlicher Eingriff in die Begecompetenz der Gemeinde ergab sich, als die Wiener Tramwaygesellschaft, entsprechend dem Concessionserlasse vom 14. April 1889 wegen Aufstellung von Arbeiterwagen am Schottenring gegenüber der Botivkirche um Gestattung der Einlegung eines Stockgeleises ansuchte. Der Stadtrath beschloß im Jahre 1892 die Einlegung eines solchen Geleises unter folgenden Bedingungen zu gestatten:

1. die Wagenaufstellung auf dem in Rede stehenden Verbindungsgeleise darf nur hinsichtlich der sogenannten Arbeiterwagen, sonach nur an Wochentagen in den bezüglichen Morgen- und Abendstunden stattfinden;

2. die Pflasterfugen innerhalb des herzustellenden Geleises sind am Standorte der Pferde in hinreichender Ausdehnung wasserdicht auszubuchen;

3. diese Anlage ist seitens der Gesellschaft stets rein zu halten und täglich nach erfolgter Benützung zu desinficieren.

Die Wiener Tramwaygesellschaft nahm diese Bedingungen, welche sich ohnehin aus der Sachlage von selbst ergaben, an; die k. k. n.-ö. Statthalterei erklärte jedoch mit Erlaß vom 10. Mai 1892 die Bedingung sub 1 als unstatthaft, da sie sich auf den Tramwaybetrieb beziehe, hinsichtlich dessen nur die Regierung competent sei.

Eine ebensolche Controverse entwickelte sich, als im Jänner 1892 der Magistrat im eigenen Wirkungskreise auf Grund eines Berichtes des Stadtbauamtes und über eingelangte Beschwerden des Publicums der Tramwaygesellschaft den Auftrag erteilte, das Bestreuen der Tröge, das ist des Zwischenraumes zwischen den Schienen, mit Sand zu unterlassen und das Befahren der Schienen auf das nothwendigste zu beschränken, um nicht die Staubeentwicklung in den Straßen unnöthig zu vermehren. Über die Beschwerde der Gesellschaft an die k. k. Polizeidirection in Wien sistierte die k. k. n.-ö. Statthalterei mit Erlaß vom 10. Mai 1892 diesen Magistrateauftrag. Da gleichzeitig mit diesem Erlasse eine staatliche Competenz in Tramwayangelegenheiten vindicirt wurde, wie sie sonst nirgends besteht, und welche die Autonomie der Gemeinde hinsichtlich der Verfügung über ihre Straßen in Tramwayangelegenheiten fast absorbiert, beschloß der Gemeinderath am 22. December 1893 mit Rücksicht auf die principielle Wichtigkeit dieser Entscheidungen die Beschwerde an den k. k. Verwaltungsgerichtshof gegen beide Erlässe zu ergreifen, worüber die Entscheidung dermalen noch aussteht.

Bezüglich der Erweiterung des Tramwaynetzes soll hier Folgendes bemerkt werden.

Nachdem das k. k. Handelsministerium endgiltig die Art und Weise des Betriebes auf der schon im Jahre 1888 erbauten Theilstrecke der Linie Erdbergerstraße, von der Landstraße-Hauptstraße abzweigend bis zur Rüdengasse bestimmt hatte, wurde der Betrieb auf dieser Theilstrecke am 10. Juli 1889 eröffnet.

An neuen Linien hat weiters die Gesellschaft in Gemäßheit des Vertrages vom 4. Mai 1887 zur Ausführung gebracht:

Im Jahre 1889: die Verlängerung der Linie Erdbergerstraße, von dieser Straße zur Rüdengasse (1006 m) und von da bis zum ehemaligen Erdberger Linienamte (577 m) und die Verlängerung der Pferdebahn in der Himbergerstraße vom Bürgerplatze zum sogenannten alten Landgut (1041 m). Erstere Strecke wurde am 10. Juli, beziehungsweise 7. November, letztere am 20. October 1889 eröffnet.

Auch wurden die eingleisigen Abzweigungen vom Stubenring gegen die Landstraße-Hauptstraße und vom Franz Josefs-Quai gegen die Taborstraße in zweigleisige umgestaltet.

Im Jahre 1890 wurden weiters in Gemäßheit desselben Vertrages folgende Bahnlinien errichtet.

Die Linie Spitalgasse—Skodagasse—Blindengasse—Kaiserstraße—Wallgasse (3988 Meter) und die Linie Alserstraße—Kinderhospitalgasse—Alsbachstraße—Hernalser Hauptstraße (1614 Meter.)

In Angriff genommen wurde der Bau der Linie Ungargasse—Fasangasse—Südbahnhof, welcher im Jahre 1890 bis Ende Ungargasse, in der Länge von 1423 Meter gediehen war, und die Linie Reinprechtsdorferstraße—Magleinsdorferlinie—Simmeringerstraße, woselbst nur in der Simmeringerstraße ein Theil der Geleise verlegt wurde.

Abgesehen von der Anlage in der Simmeringerstraße wurden sonach im Jahre 1890 zusammen 7025 Meter Bahnlinien neu erbaut.

Die Linie Spitalgasse—Skodagasse—Blindengasse—Kaiserstraße—Wallgasse wurde zum Theile am 5. Juni, in ganzer Ausdehnung am 23. Juni; die Linie Alserstraße—Kinderspitalgasse—Alsbachstraße—Hernalser Hauptstraße am 22. Juni und die Theilstrecke durch die Ungargasse am 23. December 1890 dem Verkehre übergeben.

Im Jahre 1891 hat die Gesellschaft an vertragsmäßigen Pferdebahnlinien ausgeführt, beziehungsweise vollendet:

Die Linie Fasangasse—Südbahnhof, als Verlängerung der im Vorjahre bereits hergestellten Linie durch die Ungargasse (1791 Meter);

die Linie Reiprechtsdorferstraße—Simmeringerstraße, deren Bau bereits im Vorjahre begonnen worden war (2186 Meter);

die Linie Gumpendorferstraße (2661 Meter) und die Linie Burggasse (1261 Meter); die erste Linie wurde theilweise am 30. April, theilweise zugleich mit der zweiten am 11. Juni, die dritte Linie am 19. October und die vierte Linie am 21. November 1891 dem Verkehr übergeben. In den Jahren 1892 und 1893 fand keine Erweiterung des Bahnnetzes statt.

Das gesammte Bahnnetz der Wiener Tramwaygesellschaft hatte am Ende des Jahres 1893 eine Länge von 80.¹¹⁷ Kilometer. Die gesammte Geleislänge betrug 166.⁰³⁰ Kilometer. Der Wagenpark bestand am Ende des Jahres 1893 aus 636 Wagen, und zwar aus 114 Sommerwagen, 40 Winterwagen und 254 Salonwagen, dann 203 einspännigen und 25 Probewagen.

Der Pferdebestand belief sich zu Ende des Jahres 1893 auf 2790 Stück.

In der Berichtsperiode 1889—1893 wurden:

1889	1890	1891	1892	1893
Fahrkilometer zurückgelegt:				
11,091.254	11,711.521	12,305.442	13,496.514	12,626.738

Die Zahl der ausgegebenen Fahrkarten betrug:

40,026.575	42,893.416	42,791.823	47,587.620	49,621.778
------------	------------	------------	------------	------------

Die Betriebseinnahmen waren:

Gulden österr. Währung				
3,495.511	3,783.470	3,759.538	4,305.119	4,467.460

Die Betriebsausgaben betrugen:

Gulden österr. Währung				
3,193.188	3,352.779	3,499.039	3,825.839	4,010.241

Bezüglich der Fahrordnungen der Wiener Tramwaygesellschaft ist Folgendes zu bemerken.

In der Sitzung vom 24. Mai 1889 beschloß der Gemeinderath, der Sommerfahrordnung pro 1889 unter ausdrücklicher Betonung und Aufrechterhaltung des von der Gemeinde Wien in ihren Recursen, betreffend die Erlassung der Betriebsordnung durch die Staatsverwaltung eingenommenen Rechtsstandpunktes zuzustimmen, jedoch hiebei ausdrücklich zu erklären, daß die Zustimmung zur Hinausschiebung des Zeitpunktes des Inselebensretens dieser Fahrordnung bis 1. Juni 1889 nur ausnahmsweise ertheilt werde und die Forderung zu erneuern, daß die Sommerfahrordnungen in Zukunft für

die Zeit vom 1. Mai bis Ende September eines jeden Jahres festgesetzt werden, sowie daß die Sommerfahrordnung pro 1889 auf die Zeit bis 30. September 1889 ausgedehnt werde.

Weiters wurde eine Reihe von Forderungen und Wünschen erneuert.

Dieser Beschluß wurde der Wiener Tramwaygesellschaft direct durch eine Zuschrift des Magistrates intimirt. Weiters wurde an die k. k. n.-ö. Statthalterei das Ersuchen gerichtet, die Wiener Tramwaygesellschaft zur Berücksichtigung der Wünsche der Gemeinde Wien zu verhalten.

Da diese Forderungen und Wünsche der Gemeinde jedoch sowohl in der von der Gesellschaft vorgelegten Winterfahrordnung pro 1889/90, als auch bei Vorlage der weiteren Fahrordnungen innerhalb der Berichtsperiode unberücksichtigt blieben, beschloß der Gemeinderath von Fall zu Fall diesen Fahrordnungen seine Zustimmung zu versagen.

Gegen die Entscheidungen der k. k. n.-ö. Statthalterei, womit diese Fahrordnungen mit Außerachtlassung der Forderungen der Gemeinde genehmigt wurden, wurde der Recurs an das k. k. Handelsministerium ergriffen, eine Erledigung dieser Recurse erfolgte jedoch in der Berichtsperiode nicht. —

Zum Zwecke einer Beschleunigung des Fahrtempo's innerhalb der zulässigen Grenzen hat die Wiener Tramway bei der k. k. Polizeidirection in Wien um Aufhebung der Anordnung des schrittweisen Fahrens hinsichtlich einiger Punkte ihres Netzes angejucht. Der Stadtrath gab hierüber am 28. December 1891 sein Gutachten dahin ab, daß er das Ansuchen der Gesellschaft mit Rücksicht auf die veränderten Verhältnisse in den betreffenden Straßen bezüglich sechs Streckentheile befürwortete.

Ein weiteres Ansuchen der Gesellschaft betraf das Überfahren der Haltestellen. Der Stadtrath hat sich am 19. Februar 1892 dagegen ausgesprochen, weil durch das Überfahren von Haltestellen eine Verschiebung der Intervalle beim Verkehr zwischen den einzelnen Wagen stattfinden muß, wodurch die Controle bezüglich der Einhaltung der Intervalle erschwert wird, weil der Erfolg der ganzen Maßregel lediglich von der Aufmerksamkeit, Pünktlichkeit, Gewissenhaftigkeit und Intelligenz des Conducteurs und Kutschers abhängt, und weil weiters die begründete Besorgnis besteht, daß zwischen Fahrgästen und dem Conducteur über die Frage, ob angehalten werden solle oder nicht, häufig Streitigkeiten entstehen werden und der Verkehr durch diese Neuerung sogar eine Verschlechterung dann erfahren wird, wenn das nachträgliche Anhalten in ein und derselben Haltezone wiederholt oder im Falle des Überfahrens einer größeren Anzahl von Haltestellen beim Anhalten in jeder oder in einer größeren Zahl von Haltezonen auf einer und derselben Route stattfindet. —

Einen lebhaft beklagten Übelstand bildet in Wien schon seit Jahren die Überfüllung der Tramwaywagen. Die k. k. n.-ö. Statthalterei sah sich in dieser Beziehung veranlaßt, im Jahre 1892 eine Enquête-Commission zu berufen, welcher die Erörterung der Mittel zur Abhilfe der Tramwayüberfüllung übertragen wurde.

Diese Commission war aus Vertretern der k. k. n.-ö. Statthalterei, der k. k. Polizeidirection in Wien, der k. k. Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen, der Gemeinde Wien, der Wiener Tramwaygesellschaft und der Neuen Wiener Tramwaygesellschaft zusammengesetzt, und hielt die erste Sitzung am 16. November 1892 ab, bei welcher folgende Fragepunkte vorgelegt wurden:

- I. Kann die Überfüllung der Pferdeeisenbahnwagen nicht auch in Wien durch die verallgemeinerte Einführung einer Wagentype beseitigt werden, welche nach ihrer Construction eine Überfüllung von selbst ausschließt und die noch überdies die Eigenschaft einer gefälligeren Form zu besitzen hätte?
- II. Wäre es auch wünschenswert, zu diesem Ende die Einschränkung oder das gänzliche Verbot des Rauchens in Aussicht zu nehmen?
- III. Soll nicht der Überfüllung durch bessere Einhaltung der Fahrordnung und durch Einführung eines neuen Betriebes abgeholfen werden, der es ermöglicht, in den mehr frequentierten Strecken Reserwewagen einzuschieben und der besonders in der theilweisen Trennung des Ring- vom Radialverkehre zum Ausdruck zu bringen wäre?

Nach einer eingehenden Debatte, bei welcher aber eine Einigung der Ansichten nicht zu erzielen war, wurde zum Schlusse vom Vorsitzenden die Wiener Tramwaygesellschaft aufgefordert, noch einmal positive Vorschläge im Rahmen der commissionellen Erörterungen zu erstatten.

Über die von der Wiener Tramwaygesellschaft im Monate November 1892 abgegebene Äußerung über die Fragen einer neuen Wagentype und Trennung des Ringverkehres vom Radialverkehre behufs Beseitigung der periodischen Wagenüberfüllung, dann wegen des Ausbaues des Tramwaynetzes und Verlängerung der Radiallinien in die Innere Stadt hat der Stadtrath am 11. Juli 1893 folgende Beschlüsse gefaßt:

1. Der Stadtrath kann auf eine vollständige Trennung des Ring- vom Radialverkehre wegen der damit verbundenen Erschwernisse des Verkehres und der Belästigung des Publicums durch oftmaliges Umsteigen nicht einrathen, erblickt hingegen in der theilweisen Trennung des Ring- vom Radialverkehre in der Art, daß unter Aufrechthaltung der durchlaufenden Routen eine genügende Anzahl von Localwagen auf allen frequenten Linien eingeführt werden, welche auf einem Stockgleise in der Nähe der Ringstraße Aufstellung zu nehmen haben, ein geeignetes Mittel, der Wagenüberfüllung theilweise vorzubeugen und eine gesteigerte Leistungsfähigkeit des Tramwaybetriebes zu erzielen und macht hiebei aufmerksam, daß die Tramwaygesellschaft keine Veranlassung hat, der Überfüllung wirksam zu begegnen, weil dieselbe in ihrem finanziellen Interesse liegt.

2. Der Stadtrath erblickt in der Einführung des elektrischen Betriebes auf einem großen Theile des Tramwaynetzes ein geeignetes Mittel zur Beseitigung zahlreicher Uebelstände im Tramwayverkehre, zur Erleichterung der Fortsetzung einzelner Tramwaylinien durch die Innere Stadt und zur Erhöhung der Fahrleistung in Bezug auf Masse und Geschwindigkeit der Beförderung; nur dürfte sich diese geänderte Betriebsform nicht bloß, wie von der Wiener Tramwaygesellschaft geplant ist, auf den Ring und die Praterstraße erstrecken, sondern müßte auf alle frequenten Radialen ausgedehnt werden. Der Stadtrath wird jedoch die Einführung des elektrischen Betriebes nur dann befürworten, wenn und insoferne hiedurch keine Änderung des Rechtsverhältnisses zwischen der Gemeinde und der Gesellschaft eintritt.

3. Die Ausgestaltung und Verbindung der gesammten Straßenbahnen in Wien zu einem einheitlichen Verkehrsnetze ist eine dringende Aufgabe, zu welchem Zwecke der Ausbau des Tramwaynetzes durch Schaffung neuer Rundlinien, welche die einzelnen Bezirke durchquerend den Ringverkehr zu entlasten und directe Verbindungen der einzelnen Bezirke untereinander herzustellen geeignet sind, erforderlich ist.

4. Die von der Wiener Tramwaygesellschaft in ihrem Programme vom Jahre 1890 projectierte Verlängerung der Radiallinien in die innere Stadt, theils mit Kopfstationen daselbst, theils mit maschenförmiger Durchfahrt kleiner Theile dieses Bezirkes, ist aber gegenwärtig bei der Enge der Straßen daselbst, die ohnehin von anderem Fuhrwerke und von Passanten überfüllt sind, und mit Rücksicht auf die mit der Errichtung von Kopfstationen verbundenen sanitären Uebelstände, Communicationshindernisse und ästhetischen Bedenken, eine nicht zu empfehlende Maßregel. Es wird jedoch Aufgabe der Tramwaygesellschaft sein, der Gemeinde Wien solche Propositionen wegen der im Falle der Durchquerung der inneren Stadt mit Straßenbahnlinien unerläßlich nothwendigen Häusereinschlüssen zu machen, welche die Gemeindevertretung in die Lage versetzen, sich für die Ausführung solcher Linien durch die Innere Stadt zu entscheiden.

5. Die Verlängerung einzelner Tramwaylinien nach den ehemaligen Borortgemeinden und durch dieselben erscheint dem Stadtrathe als ein unabweisbares Gebot der Nothwendigkeit im Interesse des allgemeinen Verkehrs, der Besiedlung dieser Stadttheile und ihres wirtschaftlichen Gedeihens. Es gilt dies insbesondere von der Einbeziehung der ehemaligen Gemeinden Grinzing, Siebering, Gersthof, Pögleinsdorf, Neuwaldegg unter Verlängerung der Linien Dornbach, Ottakring, dann von Heldenfeld und Altmannsdorf in den Tramwayverkehr und richtet der Stadtrath an die k. k. n.-ö. Statthalterei die dringende Bitte, mit dem ganzen Gewichte ihres Einflusses die Herstellung dieser Linien fördern zu wollen.

6. Was die Ausführung elektrisch zu betreibender Untergrundbahnen zur Durchquerung der Inneren Stadt anbelangt, so steht dieses für die Vervollständigung der gesammten Verkehrsanlagen wichtige Projekt in Verbindung mit der nunmehr im Zuge befindlichen Ausführung der Stadtbahn und wird daher vorerst abzuwarten sein, ob die in dem Verkehrsanlagenprogramme in Aussicht genommenen Kreuzungslinien durch die innere Stadt — wie dies im allgemeinen Interesse gelegen wäre — im Anschlusse an das Localnetz der Stadtbahn in absehbarer Zeit zur Ausführung gelangen sollen. Sollte diese Erwartung sich nicht rechtfertigen, so wäre die Herstellung solcher Kreuzungslinien am besten im Anschlusse mit weiteren, das Stadtgebiet durchziehenden elektrisch zu betreibenden Radiallinien anzustreben.

7. Der Stadtrath kann seine Zustimmung zur Einführung von Wagen jener vier Typen, von welchen Zeichnungen von der Gesellschaft vorgelegt wurden, nicht ertheilen, weil durch dieselben der Überfüllung in Folge der Construction des Wagens nicht vorgebeugt ist oder den Anforderungen der Sicherheit der Passagiere nicht entsprochen wird, was insbesondere auch von jener Type gilt, welche von der am 26. Juni 1893 stattgefundenen Commission begutachtet worden ist.

Durch den Ausbau des Tramwaynetzes, einen zweckentsprechenden Betrieb desselben, eine den Verkehrsbedürfnissen Rechnung tragende Betriebs- und Fahrordnung und die genaue Einhaltung derselben, eine Vermehrung des Wagenparkes, Verkürzung der Intervalle, Erhöhung der Fahrleistung der Gesellschaft wird dem Uebelstande der Überfüllung voraussichtlich vollständige Abhilfe geschaffen.

8. Es wird daher an die Regierung das dringende Ersuchen wegen Erlassung der Betriebsordnung für die Tramwaygesellschaften in Übereinstimmung mit der von der Gemeinde Wien im Jahre 1891 erstatteten Äußerung gerichtet.

9. In Betreff der Verbesserung in der Fahrordnung wird vom Stadtrathe auf seine Äußerungen über die Winterfahrordnung 1892/93 und die Sommerfahrordnung 1893 hingewiesen.

10. Zum Zwecke des Ausbaues neuer Linien und der Einführung des elektrischen Betriebes wäre es nothwendig, daß die Wiener Tramwaygesellschaft die bezüglichlichen Projekte ehestens in Vorlage bringe und sich wegen des Rechtes der Straßenbenützung und des Abschlusses eines Übereinkommens hierüber und über die Wahrung der sonstigen Rechte und Interessen der Gemeinde, sowie bezüglich der Häufereinsparungen mit derselben ins Einvernehmen setze.

11. Im Interesse der raschen Abwicklung des Verkehrs ist es nothwendig, daß ein Correspondenz- und Pöageverkehr zwischen den öffentlichen Verkehrsunternehmungen im Gemeindeamte von Wien eingeführt werde.

Nachdem die Wiener Tramwaygesellschaft mit der Eingabe an die k. k. n.-ö. Statthalterei vom 9. August 1893 ihrer Ansicht über die vorstehenden Beschlüsse des Stadtrathes Ausdruck gegeben hatte, fand am 1. September 1893 die zweite Sitzung der Enquêtemission statt, bei welcher folgende Punkte auf die Tagesordnung gestellt waren:

1. Trennung des Ring- vom Radialverkehr;
2. Wagentype;
3. Ausdehnung des Rauchverbotes;
4. Änderung der Fahrordnung behufs Durchführung einer theilweisen Trennung des Ring- vom Radialverkehrs.

In der hierauf gepflogenen Debatte wurde von den sämtlichen Enquêtemitgliedern mit Ausnahme der Vertreter der Wiener Tramwaygesellschaft, ad Punkt 1, die entsprechende Trennung des Radial- vom Ringverkehrs als wesentlich geeignet zur

Beseitigung der Überfüllung der Tramwaywaggons beizutragen, anerkannt, zu welchem Zwecke sich die Anlage von Stockgleisen in der Nähe der Ringstraße und die Verwendung der Einschubwagen zur Förderung des Verkehrs auf den Radialstrecken als empfehlenswert darstellt.

Bezüglich der Aufstellung einer Wagentype, welche constructiv eine Wagenüberfüllung hintanzuhalten geeignet ist, wurden die von der Wiener Tramwaygesellschaft bisher gemachten Vorschläge von der Gemeinde Wien als entsprechend nicht anerkannt. Zur Verathung über die von den Vertretern der Wiener Tramwaygesellschaft vorgeschlagene Type wurde ein Comité bestimmt, welches Vorschläge zu erstatten hatte, und sollte erst nach Durchführung der Comitéarbeiten der endgiltige Beschluß über die Frage der Wagentype gefaßt werden.

In Bezug auf die Ausdehnung des Rauchverbotes wurde von keiner Seite eine Verschärfung, beziehungsweise Ausdehnung desselben über jenes Maß, welches in dieser Hinsicht dermalen schon besteht, befürwortet. Was endlich den 4. Punkt der Tagesordnung, nämlich die Feststellung des Fahrplanes für den Winter 1893/1894 anbelangt, so wurde die Vorberathung hierüber ebenfalls dem oben erwähnten Comité zugewiesen.

Nach Beendigung der Comitéberatungen und Vorlage des Berichtes dieses Comité's fanden am 3. und 16. November 1893 wieder Sitzungen der Enquêtecommission statt, welche zu folgenden Resultaten führten:

a) Wagentype. Vom Comité wurden zwei Wagentypen zur Annahme empfohlen, und zwar eine besonders für den Winterverkehr berechnete Type mit 32 Sitzplätzen in zwei Coupés, von deren eines für Raucher bestimmt ist, ferner mit zwei Stehplätzen auf der vorderen und vier Stehplätzen auf der rückwärtigen Plattform; zusammen für 38 Personen per Wagen und eine für den Massenverkehr berechnete Type mit 28 Sitzplätzen in zwei Coupés, von denen eines für Raucher bestimmt ist, zwei Stehplätzen auf der vorderen und vier Stehplätzen auf der rückwärtigen Plattform, ferner mit 18 Decksitzen (Imperiale), zusammen also für 52 Personen per Wagen.

Von dem Vorsitzenden wurde constatirt, daß sich sämtliche Enquêtemitglieder in der Anschauung einigen, daß die vom Comité in Vorschlag gebrachten Wagentypen zweckmäßig und zur probeweisen Einführung geeignet sind, daß sich ein Verbot der Überfüllung als erforderlich darstellte, welches eine Straffaction sowohl gegen den Wagenführer, als auch gegen die Fahrgäste enthält, daß endlich dieses Verbot nur für die neuen Wagentypen erlassen werden könne.

Nachdem der Wiener Stadtrath seine Zustimmung zur Inbetriebsetzung von 25 Wagen nach der erstbezeichneten Type und von 50 Wagen der zweiten Type gegeben hat, stand der Absicht der Wiener Tramwaygesellschaft, eine frequente Linie ausschließlich mit Wagen der neuen Type zu befahren, kein Hindernis entgegen.

b) Fahrordnung. Die Verhandlungen, welche sowohl im Comité, als auch in der Enquêtecommission mit den Vertretern der Wiener Tramwaygesellschaft wegen Verbesserung der von der Gesellschaft vorgelegten Fahrordnung für den Winter 1893/1894 gepflogen wurden, führten zu keinem Resultate, indem die bezeichneten Vertreter erklärten, daß diese Fahrordnung auf Grund des der Gesellschaft zu Gebote stehenden statistischen Materiales aufgestellt sei, und daß eine Änderung des Fahrplanes nur auf Grund neuer statistischer Erhebungen erfolgen könnte. Im Schoße des Comité's wurde die Frage der Schaffung einer Verkehrsstatistik für die Wiener Tramway eingehend besprochen und es hat das Comité in dieser Beziehung beantragt:

1. Die Zählung der Passagiere hat in den Wagen durch den Conducteur zu erfolgen;
 2. diese Zählungen sind an für die einzelnen Strecken noch näher zu bezeichnenden Stellen, nach stattgehabtem Wechsel der Ein- und Ausgestiegenen vorzunehmen und sind hiezu bestimmte Formulare zu verwenden;
 3. diese Zählungen wären durchzuführen:

- a) in der ersten Woche eines jeden Monats durch die ganzen sechs Tage und in allen Strecken,
- b) in der zweiten Woche am Montag und Donnerstag,
- c) in der dritten Woche am Dienstag und Freitag,
- d) in der vierten Woche am Mittwoch und Samstag;

4. die Controle über die bezüglichen Aufschreibungen der Conducteurs hat durch die hiezu bestimmten amtlichen Organe zu erfolgen.

Schließlich richtete der Vorsitzende an die gesellschaftlichen Vertreter die stricte Anforderung, ohne Rücksicht auf ihre privatrechtlichen Verpflichtungen der k. k. n.-ö. Statthalterei jenen Fahrplan vorzulegen, welchen die Gesellschaft selbst nach ihren wiederholten Ausführungen und dem ihr vorliegenden, eigenen statistischen Materiale als genügend flexibel und überhaupt für geeignet halten würde, um den heutigen Mißständen und dem Verkehrsbedürfnisse des Publicums abzuhelfen.

Nachdem endlich noch die Fragen 1. über den Ausbau des Tramwaynetzes, betreffs Verlängerung der Radien gegen den Mittelpunkt der Stadt, Durchquerung des I. Bezirkes, Herstellung einer äußeren Ringlinie, Verlängerung der Radien gegen die Peripherie der Stadt;

2. über die Einführung des elektrischen Betriebes;

3. über die Einführung des Correspondenzdienstes mit den anderen öffentlichen Verkehrsinstituten

besprochen waren, wobei die Vertreter der Gemeinde Wien die vom Stadtrathe in dieser Hinsicht am 11. Juli 1893 gefaßten Beschlüsse bekannt gaben, erklärte der Vorsitzende die Enquêteverhandlungen für geschlossen, behielt sich jedoch vor, sobald der Fahrplan von der Tramwaygesellschaft vorgelegt sein wird, denselben der Berathung des Subcomités zu unterziehen und nöthigenfalls die Enquête nochmals einzuberufen.

Mit Rücksicht auf die Ergebnisse der durchgeführten Tramway-Enquête hat die k. k. n.-ö. Statthalterei die Tramwaygesellschaft mit Erlaß vom 2. December 1893 beauftragt, bei der Aufstellung der künftigen Fahrordnungen dem Grundsatz einer theilweisen Trennung des Ring- vom Radialverkehrs Rechnung zu tragen, und wegen Durchführung der zur Erlangung der Daten über die thatsächliche Verkehrsbewegung erforderlichen Zählung der Tramwayfahrgäste, nach den bei der Enquête vom Subcomité gestellten Anträgen, die geeigneten Vorbereitungen mit aller Beschleunigung zu treffen, und die bezüglichen grundsätzlichen Bestimmungen, sowie die an das Gesellschaftspersonale zu erlassenden Instructionen der k. k. n.-ö. Statthalterei zur Genehmigung vorzulegen. Mit dem weiteren Statthaltereierlasse vom 26. December 1893 wurden die von der Wiener Tramwaygesellschaft in Antrag gebrachten grundsätzlichen Bestimmungen hinsichtlich der an bestimmten Tagen in jedem Monate durchzuführenden Zählungen der Personenfrequenz auf den gesellschaftlichen Linien, welche sich auf die Fixierung der Zählpunkte in jeder Linie und auf die Art der Zählung durch die Conducteurs beziehen, genehmigt und die Anordnung getroffen, daß diese Zählungen mit 1. Jänner 1894 zu beginnen haben und durch ein Jahr fortzusetzen seien; was die amtliche Controle betrifft, so wird dieselbe auf Kosten der Gesellschaft von amtlich zu bestellenden Controloren unter der Leitung der k. k. Polizeidirection in Wien vorgenommen. Mit demselben Erlasse wurde weiters der Gemeinde Wien freigestellt, sich an der Controle des Zählendienstes

aber auf eigene Kosten, im Einvernehmen mit der k. k. Polizeidirection zu betheiligen. Mit Rücksicht auf diese ungleiche Behandlung der Gemeinde und die Art der Controle faßte der Stadtrath am 23. Jänner 1894 folgenden Beschluß:

„Die Gemeinde Wien lehnt die Theilnahme (insbesondere auf eigene Kosten) an der Controle der durch die Wiener Tramwaygesellschaft im Jahre 1894 stattfindenden Zählung der Personenfrequenz mit Rücksicht darauf, daß bei der geringen Anzahl der zur Controle verwendeten Amtszorgane ein zuverlässiges Resultat nicht zu erwarten ist, ab.“

Über die erfolgten Herstellungen von Tramwayobjecten auf städtischem Grunde ist Folgendes zu erwähnen.

Der Gemeinderath hat mit dem Beschlusse vom 22. Jänner 1889 der Wiener Tramwaygesellschaft auf Widerruf und unter gewissen Modalitäten die Bewilligung erteilt, eiserne Pferde-Unterstandshallen in der bisher üblichen Form an nachstehenden Punkten zu errichten:

1. vorbehaltlich der von der Wiener Tramwaygesellschaft zu erwirkenden Zustimmung des Stadterweiterungsfondes auf dem diesem eigenthümlich gehörigen Grunde zunächst der Radekybrücke und dem Gitter am linken Wienflußufer;

2. am Kolowratring, beim Ausgange der Pestalozziggasse;

3. am Franz Josefs-Quai, gegenüber dem Schottenring, an Stelle der zu beseitigenden Personen-Wartehalle und in Verbindung mit einem Warteraum für das Publicum;

4. an der Ecke der Universitätsstraße und des Franzensringes. Das Ansuchen der Wiener Tramwaygesellschaft um die Bewilligung zur Aufstellung einer solchen Pferde-Unterkunftshalle in der Bartensteingasse, an der Ecke der Stadiongasse, wurde mit demselben Beschlusse abgelehnt.

Endlich hat der Gemeinderath am 10. April 1889 auch seine Zustimmung erteilt, daß die Pferde-Unterstandshalle in der Museumstraße, Ecke der Bellariastraße, an die Ecke der Neustiftgasse in die Gartenanlage des Stadterweiterungsfondes versetzt werde und die Bewilligung zur Straßenbenützung für die Einlegung eines elektrischen Kabels von dieser Pferde-Unterstandshalle bis zum Hause Dr.-Nr. 12 Bellariastraße gegen Widerruf und gegen Einhaltung der diesbezüglich aufgestellten Bedingungen gegeben.

Über das von der Wiener Tramwaygesellschaft vorgelegte Detailproject für die Einlegung eines Doppelgleises vor dem Hause Dr.-Nr. 1, Kinderspitalgasse, aus Anlaß des Baues der Pferdebahnlinie durch die Kinderspitalgasse, hat der Gemeinderath am 4. März 1890 beschloffen, vom Standpunkte der Gemeinde als Straßengrundeigenthümerin die Zustimmung zur Herstellung einer doppelgleisigen Bahn nach dem vorgelegten Projecte längs des Hauses Nr. 1 Kinderspitalgasse, d. i. Profil 0.₅₀ und 0.₆₅ unter der Bedingung zu erteilen, daß die Gesellschaft sich verpflichte, wenn der Bestand des Doppelgleises an dem erwähnten Orte als verkehrstörend sich erweisen sollte, an dessen Stelle ein einfaches Geleise nach den bei der politischen Begehung vom 9. Jänner 1890 festgesetzten Bestimmungen einzulegen.

Weiters hat der Gemeinderath mit dem Beschlusse vom 17. October 1890 zugestimmt, daß bei der Anlage der concessionierten Pferdebahnlinie—Ungargasse—Jasangasse—Südbahnhof, die Bahn in der Strecke von der Mitte des Hauses Dr.-Nr. 9, bis zum Hause Dr.-Nr. 20 Ungargasse und in der Strecke vom Hause Dr.-Nr. 4 Jasangasse, bis zur Gerlgasse, entgegen der ursprünglichen eingleisig geplanten Trace, zweigleisig

hergestellt und die Bahntrasse längs des Südbahnhofes nach der von der Wiener Tramwaygesellschaft vorgelegten Variante geführt werde. Ferner wurde am 14. October 1890 das Project der Gesellschaft für die Umgestaltung der eingleisigen Bahnanlage längs der Häuser Dr.-Nr. 110 bis 116 Hundsthurmerstraße im V. Bezirke in eine zweigleisige Anlage genehmigt und über ein Ansuchen der Gesellschaft die Herstellung eines Abstellgleises von den Pferdebahngleisen in der Ausstellungsstraße für die Dauer der land- und forstwirtschaftlichen Ausstellung bewilligt, wobei von der Entrichtung eines Platzinses für die Benützung des städtischen Straßengrundes Umgang genommen wurde.

Auch zur erbetenen Herstellung eines Maschengleises am Praterstern hat die Gemeinde zufolge des Stadtrathsbeschlusses vom 14. Juli 1891 ihre Zustimmung erteilt.

Ebenso wurde dem Ansuchen der Wiener Tramwaygesellschaft um die Bewilligung zur Benützung städtischen Straßengrundes behufs Legung von zwei Weichen und zwei Manipulationsgleisen, ferner Errichtung einer mit einem Expeditionslocale combinirten Personen-Wartehalle vor der Remise Hernals zufolge Beschlusses des Stadtrathes vom 27. October 1893 Folge gegeben.

Der Betrieb der neuerbauten Pferdebahnlinie in der Gumpendorferstraße erforderte mit Rücksicht auf die großen Steigungen dieser Straße die Verwendung von Vorspannpferden; für die Unterbringung dieser Pferde hat die Gemeinde unter gewissen Bedingungen die Herstellung eines Gallerieeinbaues in die Stützmauer des Esterhazygartens und die Aufstellung einer eisernen Pferdeunterstandshalle in der Gumpendorferstraße am 24. März 1892 auf Widerruf bewilligt.

Mit dem Beschlusse vom 3. August 1893 wurde vom Stadtrathe, da der Tramwaypferdestandplatz in der Sechsschimmelgasse im IX. Bez., vor dem Hotel „Union“, wegen des lebhaften Wagenverkehrs, der nunmehr nach Aufhebung der Verzehrungssteuerlinie in dieser Gasse unbehindert nach und von Währing sich bewegt, nicht belassen werden konnte, der Wiener Tramwaygesellschaft die Errichtung einer mit einem Personen-Warteraume combinirten eisernen Pferdestandhalle vor der Detailmarkthalle im IX. Bezirke, Alserbachstraße, auf Widerruf gestattet.

Ebenso erteilte der Stadtrath am 5. Mai 1893 der Wiener Tramwaygesellschaft die Bewilligung zur Herstellung einer mit einem Personenwarteraum verbundenen eisernen Pferdeunterstandshalle gegenüber dem Hause Dr.-Nr. 3, Invalidenstraße, im III. Bez., in der dem Stadterweiterungsfonde gehörigen Alleenanlage und eines eisernen Wartehäuschens an der Kreuzung Rennweg — Jasangasse — Ungargasse, im III. Bezirke.

Wegen weiterer Ausgestaltung des Tramwaynetzes hat der Stadtrath außer den im Punkte 5 des oben angeführten Beschlusses vom 11. Juli 1893 erwähnten Strecken, weiters den Bau folgender Linien bei der k. k. u.-ö. Statthalterei befragt:

1. Eine Linie abzweigend von der bestehenden Tramwaylinie bei der Einmündung der Poststraße in die Schönbrunnerstraße über die Poststraße nach Baumgarten und Hütteldorf;
2. eine Verbindungslinie der derzeitigen Penzinger Linie der Wiener Tramwaygesellschaft mit den durch Dießing u. s. w. führenden Linien der Dampftramwaygesellschaft (Beschluss vom 3. August 1893);
3. die Anlage einer Pferdebahn in der Tegetthoffstraße zur Verbindung der Tramwaylinie in der Schönbrunner Hauptstraße in Meidling mit der Schönbrunnerstraße in Rudolfsheim;
4. die Anlage einer Rundlinie Lederergasse—Strozzigasse—Neubaugasse—Amerlingstraße—Hofmühlgasse—Pilgramgasse—Ziegelofengasse—Rainergasse u. s. bis zur Belvederelinie;
5. die Verbindung der Tramwaylinie in der Reinprechtsdorferstraße mit jener in der Gumpendorferstraße (Beschluss vom 25. August 1893).

Infolge wiederholter Anregungen im Gemeinderathe hat sich auch der Magistrat wegen des Baues neuer Strecken in die mit Verkehrslinien spärlich bedachten neuen Bezirke wiederholt direct an die Wiener Tramwaygesellschaft gewendet.

Letztere hatte zwar am 2. October 1890 anlässlich ihrer Äußerung über die Hintanhaltung der Überfüllung selbst den Ausbau ihres Netzes bei dem k. k. Handelsministerium beantragt, hiebei jedoch vor allem die Führung von Querlinien in die verkehrreichen Theile des I. Bezirkes im Auge.

In ihrer Antwort vom 27. October 1891 berief sich die Gesellschaft auf dieses Bauprogramm, erklärte jedoch, „nicht in der Lage zu sein, sei es diesem Programme oder anderen, im Schoße der Gemeindevertretung hervortretenden Wünschen nach dem Bau neuer Linien näher treten zu können, ins solange nicht die ihr concessionsmäßig zugesicherte Betriebsordnung, aus welcher sie das Maß der von ihr geforderten Leistungen kennen lernen werde, erlassen ist; erst dann werde sie in die Lage versetzt, jede neue in Frage kommende Linie von dem für sie sehr wichtigen finanziellen Standpunkte aus prüfen zu können“.

Die Verhandlungen wegen Vereinigung der in einer Strecke von ungefähr 250 m nebeneinander liegenden Geleise der Wiener Tramway und der Neuen Wiener Tramway in der Alserbachstraße im IX. Bezirke wurden behufs Abschlusses eines Peagevertrages zwischen den beiden Gesellschaften von der Gemeinde Wien im Jahre 1893 weitergeführt.

Der Umstand, daß sich die Linien dieser beiden Gesellschaften vielfach gegenseitig ergänzen, läßt eine Verkehrs erleichterung in der Hinsicht wünschenswert erscheinen, daß das Umsteigen von den Linien der einen Gesellschaft auf jene der anderen bei einmaliger Fahrpreis entrichtung ermöglicht, daß also ein Correspondenzdienst zwischen den beiden Gesellschaften eingerichtet wird.

Diesfalls wurden aus Anlaß der Erweiterung des Gemeindegebietes im Jahre 1891 beide Gesellschaften zur gegenseitigen Vereinbarung dieses Correspondenzdienstes vom Gemeinderathe eingeladen, jedoch fanden die bezüglichlichen Vorschläge der Neuen Wiener Tramway bis jetzt nicht die Zustimmung der Wiener Tramwaygesellschaft.

Neue Wiener Tramwaygesellschaft.

Das Bahnnetz dieser Gesellschaft hatte zu Ende des Jahres 1893 eine Betriebslänge von 30.¹³⁰ Kilometer, wovon 17.⁴²⁴ auf den Pferde-, 5.⁶⁰⁶ auf den Dampf- und 7.¹⁰⁰ auf den Mixtebetrieb (Pferde- und Dampf betrieb) entfielen. Darunter ist auch die oben erwähnte Strecke „Liniendurchbruch—Ruzsdorf“, für welche die Mahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft die Concession besitzt. Die gesammte Geleiselänge betrug im ganzen 62.¹⁶⁵ Kilometer, davon 44.⁸⁹⁰ für Pferde- und Mixtebetrieb. Der Wagenpark bestand für sämtliche Betriebsarten aus 210 Waggons, der Pferdebestand belief sich auf 512 Stück. In der Verwaltungsperiode 1889—1893 wurden (einschließlich des Dampf betriebes):

	1889	1890	1891	1892	1893
Jahrkilometer zurückgelegt:	2,642.900	2,737.183	2,748.380	2,782.792	2,882.563
Personen befördert:	9,595.749	9,962.106	9,876.619	9,718.957	10,245.044
Die Betriebseinnahmen betrugen:					
	761.229	787.416	782.710	776.890	835.375
Die Betriebsausgaben betrugen:					
	568.239	595.715	602.948	609.834	635.029

Gulden österr. Währung

Gulden österr. Währung

Zur Abhilfe einiger im Verkehre auf der Pferdebahnlinie „Opernring—Steinbaurgasse“ bestehenden Übelstände faßte der Gemeinderath am 10. September 1889 folgende Beschlüsse:

1. Die Nothwendigkeit der Errichtung einer Personenwarthalle am Margarethengürtel, in der Ausmündung der verlängerten Arbeitergasse, zwischen den Geleisen der Neuen Wiener Tramwaygesellschaft und der Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen wird nicht anerkannt, weshalb von einer Aufforderung der Neuen Wiener Tramwaygesellschaft, daselbst eine Warthalle zu erbauen, Umgang genommen wird.

2. Die Neue Wiener Tramwaygesellschaft ist zur Errichtung einer Personenwarthalle bei der Haltestelle „Johannagasse“ aufzufordern.

3. Der von der Neuen Wiener Tramwaygesellschaft vorgeschlagenen Betriebsmodification beim Übergange der aus Meidling kommenden Züge aus dem Dampfbetriebe in den Pferdebetrieb wird vom Standpunkte der Straßenbenützung probeweise auf Widerruf die Zustimmung ertheilt.

4. Die Neue Wiener Tramwaygesellschaft ist zu beauftragen, hinsichtlich der Behebung der bestehenden Mängel an der Schienenconstruction Vorschläge zu erstatten.

Dem von der Gesellschaft vorgelegten Entwurfe der Sommerfahrordnung pro 1890, und der Winterfahrordnung pro 1890/91, hat der Gemeinderath unter der Bedingung zugestimmt, daß die Winterfahrordnung nur für die Zeit vom 1. November 1890 bis Ende April des Jahres 1891 zu gelten habe, daß ferner von Meidling je 6 Minuten nach Ankunft eines Zuges der Südbahn ein Tramwaywagen abgelassen wird und daß der Verkehr von Rußdorf über den Gürtel so einzurichten ist, daß die letzten von Rußdorf abgehenden Wagen einen entsprechenden Anschluß an die zur Mariahilferlinie verkehrenden Wagen erhalten, ferner daß jene Haltestellen der Neuen Wiener Tramwaygesellschaft, wo keine Häuser stehen, entsprechend beleuchtet werden.

Bezüglich der von der Gesellschaft vorgelegten Sommerfahrordnungen 1891—1893 hat sich die Gemeinde jeweilig zustimmend geäußert und ergab sich nur bei den letzten Winterfahrordnungen eine Differenz.

Über das Ansuchen der Gesellschaft, hatte nämlich der Stadtrath die Einführung des versuchsweisen Pferdebetriebes auf der von der Rußdorfer-Trambahn abzweigenden Strecke nach Heiligenstadt auf der GrinzingerstraÙe am 17. August 1892 gegen Widerruf und gegen dem gestattet, daß durch die Ersetzung des Dampfbetriebes durch Pferdebetrieb die bestehende Fahrordnung in keiner Weise geändert und die bestehenden Verbindlichkeiten der Gesellschaft unverändert aufrecht erhalten werden. Da jedoch die Gesellschaft in ihren letzten Winterfahrordnungen die Auflassung des Betriebes auf dieser Strecke während der Wochentage beabsichtigte, hat der Stadtrath gegen diese Verkehrsreduction Stellung genommen und behufs Einrichtung eines rationelleren Betriebes auf dieser nur 0.5 Kilometer langen Flügelstrecke die Fortsetzung derselben bis Grinzing und Sievering angeregt.

Am 15. Jänner 1893 wurde von der Gesellschaft die Linie „Steinbaurgasse—Meidlinger Bahnhof“ mit einer Streckenlänge von 1.6 Kilometer, welche bisher im Eigenthum der Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen war und mit Straßenlocomotiven befahren wurde, in ihr Eigenthum übernommen und, nachdem der Stadtrath seine Zustimmung zur endgültigen Einführung des Pferdebetriebes auf dieser Strecke, mit dem Beschlusse vom 27. October 1893, unter Vorbehalt aller der Gemeinde aus dem mit der Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen am 29. März 1893 und aus dem vom niederösterreichischen Landesauschusse mit der Neuen Wiener Tramway abgeschlossenen Vertrage vom 15. Jänner 1886 zustehenden Rechten ertheilt hatte, der Pferdebetrieb dauernd eingerichtet.

Wegen weiterer rationeller Ausgestaltung des Netzes in den einverleibten Vororten hat die Gesellschaft über diesbezügliche Anregungen seitens der Gemeinde Wien im Jahre 1891 erwidert, daß sie geneigt wäre, das Netz in rationeller Weise auszugestalten, daß aber, solange die näheren Umstände rücksichtlich der Ausführung der Stadtbahnlinien nicht bekannt sind, eine bindende Erklärung nicht abgegeben werden könne. Mit Rücksicht auf das nunmehr klargestellte Project der Stadtbahn, insbesondere der Gürtellinie, wurde neuerdings in dieser Hinsicht an die Gesellschaft herangetreten und sind die Verhandlungen noch anhängig.

Insbefondere hat der Stadtrath am 25. August 1893 auch die Verbindung der Linie „Operngasse—Wienstraße“ mit der Gürtellinie dieser Gesellschaft durch Erbauung einer Linie „Wienstraße—Pilgrambrücke—Mollardgasse“ — als im Interesse des Verkehrs gelegen bezeichnet und bei der k. k. n.-ö. Statthalterei befürwortet.

Das Gesamtnetz der Pferdebahnen und Dampftramways besaß am Ende des Jahres 1893 folgende Ausdehnung.

	Betriebs- länge	Gesamte Geleiseflänge Kilometer
Wiener Tramwaygesellschaft (Pferdebetrieb)	80.117	166.030
Neue Wiener Tramwaygesellschaft (Pferdebetrieb)	17.424	35.917
„ „ „ „ (Dampf- und Mixtbetrieb)	12.706	26.248
Dampftramwaygesellschaft vorm. Krauß & Comp. (Dampfbetrieb)	44.920	55.665
Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft (Zahnradbahn, Dampfbetrieb)	5.310	10.196
Wiener Localbahnen=Actiengesellschaft (Dampfbetrieb)	11.340	18.117
Summe	171.817	312.173

Bei der Dampftramwaygesellschaft vormals Krauß & Comp., sowie bei der Wiener Localbahnen=Actiengesellschaft sind in den vorstehend angeführten Zahlen auch die außerhalb des Gemeindegebietes gelegenen Bahn-, respective Geleisefängen mitbegriffen.

d) Brücken.

Gelegentlich der im Jahre 1891 erfolgten Einbeziehung der Vorortegemeinden wurde eine große Anzahl von Fahr- und Gehbrücken in die Erhaltung der Gemeinde Wien übernommen. Mit Beschluß vom 4. August 1891 ordnete der Stadtrath an, daß diese Brücken rücksichtlich der jährlich vorzunehmenden Untersuchung, der Überwachung und Erhaltung in gleicher Weise wie die Brücken in den ehemaligen zehn Bezirken auf Grund der vom Gemeinderathe am 27. September 1887 genehmigten Vorschriften zu behandeln sind.

Unter diesen Brücken ist besonders die vom niederösterreichischen Landesauschusse im Jahre 1889 erbaute eiserne Fahr- und Gehwegbrücke über den Donaucanal zur Verbindung der Brigittenau mit Heiligenstadt zu erwähnen, zu deren Kosten die Gemeinde Wien einen Beitrag von 45.000 fl. geleistet hat. Die erwähnte Brücke, welche den Namen „Kaiser Franz Josef=Regierungs=Jubiläumsbrücke“ erhielt, wurde am 4. October 1889 in feierlicher Weise dem Verkehre übergeben. Behufs Verbindung derselben mit der Brigittenauer Ländestraße genehmigte der Gemeinderath die Herstellung einer Auffahrtsrampe im Kostenbetrage von 1633 fl. 10 kr. und weiters die Beleuchtung der Brücke mit dem jährlichen Kostenverordernisse pro 289 fl. 62 kr. auf Rechnung der Gemeinde.

In Berücksichtigung des Umstandes, daß die über den Donaucanal bestehende Franzensbrücke den großen stets steigenden Verkehrsanforderungen nicht vollkommen entspricht, hat der Gemeinderath am 22. October 1891 die Herstellung einer neuen, stabilen Brücke an Stelle der Franzensbrücke beschlossen und zugleich genehmigt, daß für die Zeit dieses Brückenbaues eine hölzerne Nothbrücke ausgeführt werde.

Die Ausführung dieser Nothbrücke erfolgte auf Grund der gepflogenen Offertverhandlung gegen eine Pauschalentschädigung von 36.500 fl. in der Zeit vom 5. December 1892 bis 20. Juni 1893. Am 22. Juni 1893 wurde die Brücke dem Verkehre übergeben.

Gleichzeitig mit dem Baue der Nothbrücke sind auch die zur Brücke führenden Straßenrampen im Kostenbetrage von 8737 fl. 97 kr. zur Herstellung gelangt.

Die Gemeinde hat ferner die Erbauung einer neuen eisernen Fahr- und Gehbrücke über den Halterbach in Hütteldorf im Zuge der Dornbacherstraße mit einem Kostenaufwande von 6529 fl. 62 kr. beschlossen. Die betreffenden Ausführungsarbeiten wurden am 22. März 1893 begonnen und ist das Object am 5. Mai 1893 dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

In den Jahren 1889 bis 1893 sind weiters folgende größere Arbeiten an städtischen Brücken zur Ausführung gelangt:

im Jahre 1889: die Erneuerung des Anstriches und die theilweise Auswechslung der Holzconstructionsheile an dem mit der Nordbahnbrücke über die Donau verbundenen städtischen Gehsteg (Kosten 4300 fl.), die Reconstruction der Fußwege und die Neupflasterung der stromaufwärts liegenden Fahrbahn der Franzensbrücke (Kosten 7230 fl.); die Erneuerung des Anstriches der Aspernbrücke (Kosten 1280 fl.), die Reconstruction der Fußwege und die Neupflasterung der Leopoldsbrücke (Kosten 1550 fl.); die Neupflasterung der Fahrbahn der Tegetthoffbrücke mit einer Betonunterlage (Kosten 3350 fl.) und die Reconstruction der Zollamtsbrücke (Kosten 4550 fl.);

im Jahre 1890: die theilweise Auswechslung des Pfostenbelages an dem mit der Nordbahnbrücke über die Donau verbundenen städtischen Gehsteg (Kosten 2200 fl.), die theilweise Erneuerung des Belages und der Längsträger an den Fußwegen der Brigittabrücke (Kosten 1000 fl.), die Erneuerung des Holzstöckelpflasters und die theilweise Auswechslung der Bruckstreugehölze an der Fahrbahn der Augartenbrücke (Kosten 5200 fl.), die Erneuerung der Bestreuung und des Holzstöckelpflasters an der Fahrbahn der Aspernbrücke (Kosten 6300 fl.), die Erneuerung des Holzstöckelpflasters an der stromaufwärts gelegenen Fahrbahn und die theilweise Reconstruction der Steingefimse an den Pfeilern der Franzensbrücke (Kosten 5900 fl.), die Neupflasterung der Fahrbahn und die Erneuerung des Anstriches an der Nevillebrücke (Kosten 1000 fl.);

im Jahre 1891: die Reconstruction des flussabwärts liegenden Fußweges der Ferdinandsbrücke (Kosten 8500 fl.), die theilweise Auswechslung der Bruckstreuhölzer und die Erneuerung des Holzstöckelpflasters an der Pilgrambrücke (Kosten 5000 fl.) und die Neuherstellung der Fahrbrücke über den Krottenbach in der Holzstraße in Heiligenstadt (Kosten 1000 fl.);

im Jahre 1892: die Erneuerung des Anstriches an der Brigittabrücke (Kosten 1570 fl.), die theilweise Erneuerung des Anstriches an der Stephaniebrücke (Kosten 1200 fl.), die Reconstruction des stromaufwärts liegenden Fußweges der Ferdinandsbrücke (Kosten 7772 fl.), die theilweise Erneuerung der Bruckstreuhölzer und des Holzstöckelpflasters der Leopoldsbrücke (Kosten 2670 fl.), die Reconstruction und Verbreiterung des Bahn-

steges über den Wienfluß in Hacking (Kosten 2600 fl.), die Reconstruction der Ruhstaudbrücke, Seeschlachtgrabenbrücke, der Schwedat-Jahrbrücke und der Mühlbrücke in Kaiser-Ebersdorf (Kosten 4160 fl.); endlich

im Jahre 1893: die Erneuerung des Anstriches, die Reparatur des stromaufwärts liegenden Fußweges und die theilweise Auswechslung der Decorations-Eisentheile an den Hauptträgern der Augartenbrücke (Kosten 3600 fl.) und die Reparatur der Fußwege an der Sophienbrücke (Kosten 1360 fl.).

Im Folgenden erscheinen die Angaben über die Anzahl, die Herstellungsart und den Belag der im Besitze der Gemeinden befindlichen Brücken sowie über die Gesamtarea derselben am Beginne und am Schlusse der fünfjährigen Berichtsperiode gegenüber gestellt.

Es betrug	am Anfange des Jahres 1889	am Ende des Jahres 1893
die Gesamtzahl der im Besitze der Gemeinden befindlichen Brücken	23	92
Von denselben führten:		
über den Donaucanal	8	9
„ „ Wienfluß	15	32
„ verschiedene Bäche	—	50
„ die Westbahngleise	—	1
Erbaut waren von denselben:		
aus Holz	4	44
„ Stein	4	21
„ Eisen	15	27
Belegt waren von denselben:		
mit Holzdielen	4	64
„ Holzstöckeln	12	18
„ Klinkersteinen	2	5
„ Granitsteinen	5	5
Die Gesamtarea dieser Brücken betrug .	15700 m ²	19000 m ² .

Weiters ist der Gehsteg, welcher einen Anbau zu der über den Donaustrom führenden Brücke der k. k. privilegierten Kaiser Ferdinands-Nordbahn bildet, Eigenthum der Gemeinde Wien.

Außer den vorbezeichneten Brücken führen über den Donaucanal 2 und über den regulierten Donaustrom 3 im Eigenthume verschiedener Bahngesellschaften befindliche Eisenbahnbrücken und 2 mit Gehwegen versehene Jahrbrücken, von welchen eine auf Kosten des Donauregulierungsfondes, die andere auf Staatskosten erbaut wurde.

Die Auslagen der Gemeinde für die Erhaltung der städtischen Donaucanalbrücken mit Einschluß der Kosten für die Erhaltung des mit der Nordbahnbrücke über die Donau verbundenen städtischen Steges betrugen im Jahre 1889: 15.331 fl. 87 fr., 1890: 28.647 fl. 88 fr., 1891: 11.332 fl. 11 fr., 1892: 12.427 fl. 68 fr. und 1893: 7082 fl. 37 fr., jene für die Erhaltung der Wienflußbrücken im Jahre 1889: 17.256 fl. 40 fr., 1890: 4358 fl. 77 fr., 1891:

8173 fl. 63 fr., 1892: 8875 fl. 84 fr., 1893: 10.235 fl. 43.₅ fr. endlich die Ausgaben für die Erhaltung der in den ehemaligen Vororten gelegenen Brücken im Jahre 1892: 4269 fl. 92 fr., 1893: 2059 fl. 21 fr.

Die Gesamtkosten für die Erhaltung der im Besitze der Gemeinde befindlichen Brücken (einschließlich des Steges an der Nordbahnbrücke) betrugen daher im Jahre 1889: 32.588 fl. 27 fr., 1890: 33.006 fl. 65 fr., 1891: 19.505 fl. 74 fr. 1892: 25.573 fl. 44 fr. und 1893: 19.377 fl. 1.₅ fr.

e) Wasserstraßen.

1. Donauregulierung.

Im Wiener Donaucanale wurden in den Jahren 1889 bis 1893 keine Neubauten ausgeführt.

Da die Gemeinde Wien auch hinsichtlich der außerhalb Wiens gelegenen Donau-
strecke in Niederösterreich insoweit betheiligt ist, als sie in Gemäßheit des Landes-
gesetzes vom 2. Juni 1882, L. G. Bl. 52 zu Gunsten dieser außerhalb Wiens befind-
lichen Stromstrecke auf einen Theil ihrer jährlichen Anthteile an den Einnahmen der
Donauregulierungscommission für die Zeit bis zum Jahre 1902 verzichtet hat, so finden
hier alle im Donaufrome innerhalb Niederösterreichs überhaupt während der Jahre
1889 bis 1893 erfolgten Neubauten Erwähnung:

In der Strecke Ispermündung—Rusdorf.

Im Jahre 1889:

1. Die Uferschutzbauten am linken Donauufer zunächst der Spitzerbachmündung in einer Länge von 164.₅ Meter zur Verhinderung des Abbruches der Ufer, Vergrößerung der beiden Floßländen nächst dem Orte Spitz und zur Erleichterung der Schifffahrt.

2. Ein Steinwurf zwischen Bösendorf und Weißenkirchen in einer Gesamtlänge von 793.₄ Meter; derselbe wurde über Ansuchen der Gemeinden Joching und Weißenkirchen an acht Stellen hergestellt, um das Ufer vor Abbruch zu sichern.

3. In Fortsetzung der im Jahre 1888 begonnenen Reconstruction der Donaulände bei Stein wurde im Jahre 1889 nächst der Reisperbachmündung eine 143 Meter lange Uferverfestigung mit gepflasterten Böschungen und drei je 3 Meter breiten Stiegen, sowie einem vorgelagerten Steinwurfe ausgeführt.

4. Die im Jahre 1888 begonnene Hebung der Donaulände bei Stein wurde im Jahre 1889 vollendet. Diese neue Lände hat nunmehr eine Länge von 804 Meter, ist von 50 zu 50 Meter mit je einer 3 Meter breiten Stiege und 80 Meter stromaufwärts vom Bauende mit einem 25 Meter breiten Ausstreifplatze versehen. Durch erhebliche Baggerungen wurden die Schifffahrtsverhältnisse daselbst bedeutend verbessert und die Raufahrt längs der Lände bedeutend erweitert.

5. Der Inundationsdamm bei Krems wurde im Jahre 1889 im Anschlusse an den im Vorjahre hergestellten Damm um weitere 511 Meter verlängert; die Böschungen wurden gepflastert und zwei je 3 Meter breite Fahrrampen, sowie zwei Stiegen hergestellt. Das zur Herstellung des Dammes erforderliche Anschüttungsmaterialie im Ausmaße von 59.700 Cubikmeter wurde nächst der Steinerlände gebaggert.

6. Die Fortsetzung des von der Staatsverwaltung unterhalb der oberen Knödlhüttenau-Schütt hergestellten Abflußbaues wurde in einer Länge von 129 Meter

durchgeführt, dieser Abflußbau gepflastert und mit beiderseitigem Grundwurfe versehen, weil der Strom das Bestreben zeigte, sich gegen den hinter diesem Abflußbaue befindlichen Seitenarm zu wenden und Uferbrüche zu verursachen.

7. Die noch von der Staatsverwaltung hergestellten Leitwerke am oberen Mühlenhaufen und Wiedenhausen unterhalb Tulln waren wegen der geringen Höhe und Breite für den Gegenzug nicht praktikabel, weshalb der Gegenzug auf das linke Ufer verlegt werden mußte. Diese Leitwerke wurden im Jahre 1889 auf eine Länge von 2146 Meter reconstruiert und auf eine Höhe von zwei Meter über Null und 2,5 Meter Kronenbreite gebracht.

8. Die im Jahre 1888 begonnene Verlängerung des Grundwurfes bei dem Leitwerke Langlebarn-Mudendorf wurde im Jahre 1889 in einer Länge von 1250 Meter fortgesetzt.

9. Desgleichen wurde das im Jahre 1888 begonnene Leitwerk bei dem Spillingerwasser, gegenüber von Greifenstein, in einer Länge von 83,5 Meter fortgesetzt, ganz eingepflastert und mit beiderseitigem Steinwurfe geschützt.

10. Aus Anlaß der von dem n.-ö. Landesauschusse in Angriff genommenen Arbeiten zur Regulierung des todtten Donauarmes bei Klosterneuburg mußte die Versicherung der Einmündung dieses Canales theils als Uferbau, theils als Leitwerk mit vorliegendem Steinwurfe in einer Gesamtlänge von 359,7 Meter ausgeführt werden.

11. Die im Jahre 1888 bereits begonnene Leitwerksherstellung am Langen Hausen unterhalb Lang-Enzersdorf wurde fortgesetzt und das Leitwerk um weitere 355 Meter, jedoch nur als stromseitiger Grundwurf verlängert.

Im Jahre 1890:

12. Die Versicherung des rechten Stromufers zwischen Sarling und Säusenstein erfolgte durch einen 668 Meter langen Steinwurf, um eine Unterpülung und Nachrutschung desselben zu verhindern.

13. Oberhalb der Spizerbachmündung bei Spitz wurde am linken Stromufer zur Behebung des bestandenen Uferbruches ein 198 Meter langer Steinwurf ausgeführt.

14. Das linke Stromufer zwischen St. Michael und Wösendorf mußte gegen weitere Beschädigung durch einen 289 Meter langen sehr starken Steinwurf geschützt werden.

15. Nächt der Ausmündung des Bergernerbaches bei Hundsheim in den Strom wurde zum Schutze des der Abpülung ausgesetzten rechten Stromufers ein Steinwurf in einer Länge von 63,3 Meter ausgeführt.

16. Im Anschlusse an die bereits im Jahre 1888 hergestellte Uferversicherung der Steinerlande wurde stromabwärts ein 476,8 Meter langer stromseitiger Grundwurf ausgeführt und hiedurch die Raufahrt erheblich verbessert.

17. Der Inundationsdamm bei Krems wurde abermals um 984 Meter verlängert, besitzt nunmehr eine Länge von 2274 Meter und schützt die Stadt Krems gegen eine directe Überschwemmung.

18. Am unteren Theile der Bergau, gegenüber von Zwentendorf, mußte die Regulierungsstrasse durch einen 597 Meter langen Steinwurf fixiert werden, nachdem der Stromstrich bereits gegen das linke Ufer gedrängt und das Uferland brüchig wurde.

19. Der noch von der Staatsverwaltung hergestellte und im Jahre 1885 durch einen Grundwurf verstärkte Abflußbau an der Kleinen Polatsenau am linken Stromufer

wurde vollständig ausgebaut; es wurde ein Leitwerk von 255 Meter Länge aus einem gepflasterten Schotterdamm mit beiderseitigem Steinwurf ausgeführt und sohin das Hindernis für den Gegenzug beseitigt.

20. In dem 5.₃ Kilometer langen Donauarm Krumpen oberhalb Tulln war im Jahre 1885 hinter dem Neuhausen eine Traverse hergestellt worden. Um nun diese zu entlasten, wurde ca. 2500 Meter stromabwärts dieser Traverse eine zweite 223 Meter lange, mit Bruchsteinen und Flechtzäunen versicherte Traverse zur Ausführung gebracht.

21. Der in den Jahren 1887 und 1888 bei Ober-Nigen zur Abbauung der dortigen übermäßigen Strombreite hergestellte Steinwurf wurde im Jahre 1890 um 360 Meter verlängert und der alte Wurf auf 70 Meter Länge aufgeholt. Die Überbreite ist hiedurch auf eine Länge von 1154 Meter abgebaut.

22. Bei dem im Jahre 1889 hergestellten Leitwerke Langlebarn—Mudendorf mußte, 1 Kilometer von der stromabwärts gelegenen Leitwerkswurzel entfernt, eine Faschinentraverse in einer Länge von 147 Meter hergestellt werden, nachdem sich zwischen dem Stromwasser und dem Wasser der abgebauten Stromtheile eine Wasserspiegeldifferenz von 1.₀₇ Meter ergab und ein Wasserübersturz bei eintretendem Hochwasser hintangehalten werden mußte.

23. Bei der seinerzeitigen Verhandlung für die Herstellung eines offenen Gerinnes bei Klosterneuburg wurde beschlossen, außer der Ausführung der Canaleinmündung auch noch im Krißendorferwasser zur Sicherung der Spülwasserzuleitung einige Traversen herzustellen. Da aber mittlerweile im Bette des Krißendorfer G'schirrwassers Veränderungen sich zeigten, die es für richtiger erscheinen ließen, statt der beantragten Traversen die beiderseitigen Canalufer herzustellen, so wurde im Jahre 1890 ein Grundwurf am rechten Ufer in einer Länge von 250 Meter ausgeführt.

24. Das Rothjamer Leitwerk unterhalb Klosterneuburg wurde aus Schiffsahrtsrücksichten im Grundwurf um 380 Meter verlängert.

25. Das Leitwerk am Langenhausen bei Lang-Enzersdorf, dessen Bau in dem Jahre 1888 begonnen wurde, wurde im Jahre 1890 um 723 Meter verlängert und in der Schwarz-Lachenau in der Regulierungsstrasse ein 120 Meter langer Cunettenbau, sowie eine 72 Meter lange Faschinentraverse hergestellt.

Im Jahre 1891:

26. Der Steinwurf bei Spitz wurde im Jahre 1891 durch die Herstellung eines vollständigen 135 Meter langen Uferbaues ergänzt.

27. Der durch das Hochwasser im September 1890 beschädigte Steinwurf zwischen St. Michael und Wösendorf wurde durch einen 78.₃ Meter langen regulären Uferbau gegen weitere Angriffe geschützt.

28. Der im Jahre 1890 zwischen der Steinerlande und der Eisenbahnbrücke der Linie Krems—Herzogenburg hergestellte stromseitige Grundwurf wurde verlängert und das Leitwerk in der ganzen Länge von 814.₃ Meter vollständig ausgebaut. Desgleichen wurde 108 Meter oberhalb der bezeichneten Eisenbahnbrücke ein 65 Meter langer und 20 Meter breiter Landungsplatz für Dampfschiffe hergestellt, welcher durch eine 117.₈ Meter lange und 5 Meter breite Traverse mit dem alten Ufer verbunden ist. Durch diese Herstellungen wurden die Schiffsahrts Hindernisse daselbst ganz beseitigt.

29. Der Bau des Inundationsdammes bei Krems wurde fortgesetzt und dieser Damm um weitere 1218.₄ Meter verlängert, so zwar, daß die Gesamtlänge dieses Dammes am Schlusse des Jahres 1891 3492.₄ Meter betrug.

30. Die in der Weichselau oberhalb Thallern bestehenden beiden Wasserarme wurden durch zwei Dämme von 218,7 Meter und 51 Meter Länge abgesperrt und ein 286,5 Meter langer Uferbau hergestellt, um die Gefahr der Überschwemmung der Ortschaften Thallern und Wolfsberg bei höheren Wasserständen zu verhindern.

31. Am Burmsaume unterhalb Hollenburg wurde, um einen weiteren Abbruch des unversicherten Ufers hintanzuhalten, ein 300 Meter langer Uferbau hergestellt.

32. Gegenüber von Zwentendorf wurde an der Bergau zum Schutze des unversicherten Ufers ein 375,5 Meter langer Uferbau und ein 306,8 Meter langes Leitwerk ausgeführt und der stromseitige Grundwurf um 40,7 Meter verlängert.

33. Unterhalb Zwentendorf wurde zur Verbesserung der Stromverhältnisse nächst dem großen Renning ein alter Sporn in einer Länge von 30 Meter abgetragen und zwischen dem Renning und dem Goldwäßerhausen am linken Ufer ein stromseitiger Grundwurf von 250 Meter Länge für das in den folgenden Jahren auszuführende Leitwerk hergestellt.

34. Zur Beförderung des Verlandens wurde beim Leitwerke Langlebarn-Muckendorf eine zweite Traversen in einer Länge von 373 Meter ausgeführt.

35. Der von Zeiselmayer bis Altenburg bestehende Inundationsdamm, welcher durch Hochwasser im Jahre 1890 an zwei Stellen durchbrochen wurde, wurde auf eine Länge von 760 Meter bis auf 4 Meter ober dem Nullwasser erhöht und mit 2 Meter Kronenbreite hergestellt.

36. Der im Jahre 1888 hergestellte Grundwurf zwischen dem großen Sauhausen und dem Sonnenhagl nächst Korneuburg wurde in einer Länge von 211,4 Meter zu einem vollständigen Leitwerke ausgebaut.

37. Der Ausbau der beiden Ufer der Klosterneuburger Canaleinmündung bei Höflein wurde fortgesetzt und der rechtsseitige Grundwurf auf eine Länge von 204,5 Meter, der linksseitige Grundwurf auf eine Länge von 633 Meter bei 2 Meter Kronenbreite bis 1 Meter ober dem Nullwasser hergestellt.

38. Zur Beseitigung der Schiffsahrtshindernisse und Untiefen zwischen Klosterneuburg und Langenzersdorf wurde am linken Ufer das Leitwerk am Langenhausen und am rechten Ufer das Leitwerk am Rothsaum im vollen Normalprofile auf eine Länge von 536 Meter, beziehungsweise 57 Meter ausgebaut und für das Leitwerk Ruchelau—Rusdorf ein 480 Meter langer Grundwurf auf eine Höhe von einem Meter über dem Nullwasser und einer Kronenbreite von 2 Meter hergestellt.

Im Jahre 1892:

39. Die Herstellung des Leitwerkes sammt Traversen bei Klein-Pöchlarn, wofür der Grundwurf in einer Länge von 150 Meter ausgeführt wurde und wodurch die Anlage einer fliegenden Brücke zwischen Klein-Pöchlarn und Stadt Pöchlarn ermöglicht werden soll.

40. Um das rechte Stromufer bei Rührsdorf zu fixieren, wurde ein 1167 Meter langer Grundwurf zwischen St. Lorenzen und Rührsdorf ausgeführt.

41. Das Steiner Leitwerk wurde in diesem Jahre vollendet, der Landungsplatz in einer Länge von 65 Meter hergestellt und eine an der Krone 5 Meter breite abgepflasterte Traversen für den Wagenverkehr zum Landungsplatze ausgeführt.

42. Der Inundationsdamm auf der Grenzfinsel bei Krems wurde in diesem Jahre mit einer Kronenbreite von 5 Meter sammt einer landseitigen 4 Meter breiten Verme vollendet und hiedurch Krems gegen eine Überschwemmung gesichert.

43. Der Bau des Leitwerkes bei Krems unterhalb der Kremser Eisenbahnbrücke wurde fortgesetzt, und eine Traverse, sowie ein Theil des Grundwurfes derart hergestellt, daß die Aufstellung einer Badeanstalt und die Anlage eines Ausstreifplatzes ermöglicht wurde.

44. Der Bau des Leitwerkes in der Bergau gegenüber von Zwentendorf wurde fortgesetzt und bis auf eine Länge von 1242 Meter hergestellt.

45. Für das Leitwerk Kenning-Goldwäscherhausen gegenüber von Klein-Schönbichl wurde die Abtragung des alten Spornes nächst dem Kenning fortgesetzt und der im Jahre 1891 hergestellte 250 Meter lange Grundwurf verstärkt.

46. Für das Leitwerk am Lenbacherhausen unterhalb Tulln wurde der Grundwurf auf eine Länge von 131 Meter hergestellt.

47. Der Fundationsdamm von Zeiselmauer bis zum Eisenbahndamm bei Altenberg, welcher durch das Hochwasser im September 1890 zerstört wurde, wurde mit einer Kronenbreite von 2 Meter und 0.5 Meter höher als dieses Hochwasser wieder hergestellt und die alten Dämme des Wolspassingergrabens, sowie des Brandgrabens erhöht.

48. Zur Herstellung des linken Ufers für den Klosterneuburgercanal, sowie für den Ausbau der Ufer dieses Canales wurden die Arbeiten fortgesetzt und ein 150 Meter langer Uferbau ausgeführt. Desgleichen wurde der im Jahre 1891 wegen eingetretenen Frostwetters unterbrochene rechteitige Uferbau vollendet.

49. Zur Verbauung des Kriehendorfer Gschirrwassers behufs Verlandung des todtten Donauarmes wurde mit dem Baue einer Traverse aus Stein mit einer Kronenbreite von fünf Meter begonnen, die Arbeiten wurden jedoch wegen eingetretenen Frostes und Eisrinnen eingestellt.

50. Nachdem die Verlandung bei dem im Jahre 1886 hergestellten Grundwurfe für das Tuttendörfel-Leitwerk genügend weit vorgeschritten war, wurde im Jahre 1892 der untere Theil dieses Leitwerkes hergestellt und hat dasselbe eine Gesamtlänge von 1748 Meter erhalten.

51. Das Leitwerk Kuchelau-Mußsdorf wurde theilweise ausgebaut und ein Ausstreifplatz angebracht. Das Leitwerk hat eine Kronenbreite von 10 Meter und eine Höhe von 3.3 Meter ober Null.

52. Der Bau des Leitwerkes und der Cunettenbau am Langenhausen wurden durch die Herstellung eines Grundwurfes bis zum Anschlusse an den Kahlenbergerhausen fortgesetzt.

53. Um die Differenz des Wasserspiegels vom Hauptstrome und des hinter dem Leitwerke Kuchelau liegenden Wasserspiegels zu verringern und um eine Communication zwischen dem Leitwerke mit dem Treppelwege herzustellen, wurde der Bau einer Traverse begonnen.

54. Im Herbst 1892 wurde die Reconstruction des Donaugrabens, Mühl- und Hubertusdammes begonnen, nachdem sich bei dem im Juni dieses Jahres stattgehabten Hochwasser die Nothwendigkeit einer Erhöhung und Verstärkung dieser Dämme herausgestellt hatte. Der Donaugrabendamm wurde auf eine Höhe von 6.3 Meter ober Null gebracht und mit einer Kronenbreite von vier Meter versehen.

Von der Einmündung des Donaugrabens in die Donau bis zum Uferwirthshause wurde der Damm durch eine 933 Meter lange Stützmauer bis auf eine Höhe von sechs Meter ober Null verstärkt. Vom Uferwirthshause bis an die Verschneidungsstelle mit dem Hubertusdamme wurde der Damm landseitig verstärkt und die zwei Meter

breite, 5,5 Meter ober Null liegende Dammkrone auf eine Breite von vier Meter und auf eine Höhe von 6,3 Meter gebracht. Von der vorgenannten Verschneidungsstelle bis zum Anschlusse an den bestehenden Inundationsdamm in der Schwarzen Lacke wurde der alte, nach einer sehr gewundenen Trace angelegte Damm in eine gerade Richtung umgelegt, hievon 50 Procent der Cubatur in diesem Jahr geleistet und die stromseitige Dammumlegung auf eine Kronenbreite von vier Meter und eine Höhe von 6,3 Meter ober Null gebracht.

55. Bei Obbs, Melf und Zwentendorf wurden die alten hölzernen, theilweise schon zerstörten Pegel durch solide Pegel aus Granitstein ersetzt.

Im Jahre 1893:

56. Das Leitwerk bei Klein-Pöchlarn sammt Traverse wurde vollständig ausgebaut, nachdem im Vorjahre der Grundwurf hiefür auf eine Länge von 150 Meter hergestellt worden war.

57. Der Grundwurf am Rührsdorfer Leitwerk wurde um 167 Meter verlängert.

58. Bei der Rosbacher Mühlau wurde der Seitenarm bei der Mühlau abgebaut um das Weitergreifen der Uferbrüche, welche durch den Eisgang im Frühjahr 1893 entstanden, zu verhüten.

59. Die Förlhoflacke bei Stein a. D. wurde zugeschüttet. Dieselbe ist eine abgebaute Bucht oberhalb der Reisperbachausmündung in die Donau, in welcher der Förlbach und einige Canäle mündeten und bildete eine stagnierende Wasserlacke. In dem oberen nicht verschütteten Theile dieser Lacke wurde durch Legung von Thonröhren in das Förlhofleitwerk für genügende Communication des Wassers Sorge getragen; die daselbst herrschenden sanitären Übelstände können als beseitigt betrachtet werden.

60. Beim Leitwerk Kemming-Goldwäscherhausen am linken Ufer, gegenüber von Klein-Schönbühl, wurde die Abtragung des alten Spornes fortgesetzt und der stromseitige Grundwurf des Leitwerkes verstärkt; der Bau des Leitwerkes selbst wurde ebenfalls fortgesetzt.

61. Am unteren Mühlhausen verursachte der Eisgang im Februar 1893 einen 530 Meter langen Uferbruch. Durch theilweise Herstellung eines Wurfes wurde mit dem Abbau des Ufereinrisses begonnen und die Versicherung der Bruchränder mittels Steinbelag durchgeführt.

62. Der Abschlussbau bei Zeiselmauer am rechten Ufer in der Strecke von 26—26,3 Kilometer wurde auf die normale Uferhöhe erhöht, nachdem die Krone dieses alten Abschlussbaues um mehr als einen Meter niedriger war, als der anstoßende Treppelweg und daher schon bei etwas höherem Wasserstande stets ein Überfließen des rechten Ufers stattfand.

63. Das linke Ufer des Stromes bei der Klosterneuburger Canaleinmündung wurde in diesem Jahre vollendet.

64. Zur Verbauung des Kritzendorfer G'schirrwassers wurde die im Straßenzuge zwischen Klosterneuburg und dem am linken Ufer befindlichen Überfuhrlandungsplatze liegende Steintraverse gänzlich vollendet. Dieselbe wird als Überfuhrstraße benützt und erleichtert die Communication zwischen Klosterneuburg und Kornneuburg.

65. Der Donaugraben-, Mühl- und Hubertusdamm wurde im Frühjahr 1893 vollständig vollendet, ist dermalen durchwegs auf eine Höhe von 6,3 Meter ober Null angelegt und derart verstärkt, daß jedem Hochwasser mit Beruhigung entgegengesehen werden kann.

66. Zur Activirung des Verkehrs zwischen dem alten Treppelwege und dem laufenden Leitwerke in der Ruchelau wurde eine Traverse, deren Bau im Vorjahre begonnen wurde, hergestellt und vollendet.

67. Der Bau des Leitwerkes am Langenhäufen, sowie der Einnettenbau daselbst wurden fortgesetzt und ein in diesem Leitwerke eingebauter Ausstreifplatz hergestellt.

In der Strecke Rüssdorf—Albern.

In dieser Stromstrecke wurden während der Berichtsperiode nur in den Jahren 1892 und 1893 Neubauten ausgeführt, u. zw.

Im Jahre 1892:

1. Die Reconstruction des Freudenauer Rückstaudammes, der sich längs dem Winterhafen von dem stromabwärtigen Ende der Anschüttung am rechten Donauufer in der Kriau hinzieht und bei Hochwasser und Eisgang einen großen Wasserdruckwiderstand zu leisten hat, wurde im Jahre 1892 in Angriff genommen, das Niveau der Scheitellinie auf 6.₃ Meter über Null erhöht, die Krone von 3 auf 6 Meter Breite gebracht und die wasserseitige Böschung bis auf 5 Meter über Null eingepflastert.

2. Die Erhöhung und Verstärkung des linksseitigen Inundationsdammes von der Stadlauerbrücke bis zum Rettungshügel in der Lobau, welcher im Jahre 1874 mit schwächerem Profile ausgeführt worden war und daher keine vollkommene Sicherheit gegen die Übersutung des Hinterlandes gewährte, mußte im Jahre 1892 begonnen werden. Es wurde die Erhöhung des Dammes von 5.₉ auf 6.₃ Meter über Null und die Verstärkung durch eine Verbreiterung der Krone auf 6 Meter und Anlage einer Berme von 10 Meter Breite bis auf 4 Meter Höhe über Null an der Landseite beschloffen und ein Theil dieser Arbeiten in Ausführung gebracht.

Im Jahre 1893:

3. Die Erhöhung und Verstärkung des Inundationsdammes am linken Stromufer von der Stadlauer Eisenbahnbrücke bis zum Rettungshügel in der Lobau wurde fortgesetzt, die landseitige Berme auf die projectierte Höhe gebracht und die Dammkrone theilweise auf 6.₃ Meter über Null gehoben. Die vollständige Fertigstellung in der vollen Länge von 6.₃ Kilometer erfolgte erst im Frühjahr 1894.

In der Strecke Albern—Eben

gelangten folgende Arbeiten zur Ausführung:

Im Jahre 1889:

1. Das Dorfhaufenleitwerk nächst Mannsdorf am linken Stromufer wurde um 120 Meter durch einen geböschten Steinwurf verlängert.

2. Der Fadenbach, ein längst abgebauter Donauarm, welcher sich in vielen Serpentin vom Groß-Enzersdorfer Donauarm beim unteren Rohrwerth bis gegen Wildungsmauer fortzieht, daselbst sich mit dem Roskopfarme vereinigt und sich mit diesem bei Stopfenreuth mit dem Hauptstrome verbindet, mußte durch 12 Fächchen-Traversen von je 25 Meter Länge und 3 Meter Kronenbreite, sammt einer 4 Meter breiten Schotteranschüttung an der stromaufwärts gelegenen Seite in einzelne Bassins abgetheilt werden, damit durch den großen linksseitigen Inundationsdamm, welcher schon sehr durchlässig ist, bei höheren Wasserständen im Donauströme kein Sickerwasser mehr durchdringt und die Beschädigung dieses Dammes hintangehalten werde. Die genannten Traversen wurden an jenen Stellen des Fadenbaches angebracht, wo bestehende Wege denselben kreuzen und können nunmehr auch als Fahrwege benützt werden.

3. In der 2.⁶ Kilometer langen Donaufstrecke Hirschenprung—Orth wurde ein Uferschutz- und Leitwerksbau begonnen und derselbe auch im selben Jahre beim Glenderhausen in einer Länge von 40 Meter und zwischen dem Glenderhausen und Antenhäusen in einer Länge von 380 Meter vollständig hergestellt. Im Anschlusse an diesen Bau wurde weiters noch ein 1240 Meter langer Grundwurf ausgeführt.

Dieser Bau mußte in Angriff genommen werden, weil sich längs des Antenhäusens bereits ein starkes Rinnen bildete, das gefährliche Dimensionen anzunehmen drohte und der Strom in dieser Strecke eine Überbreite von mehr als 100 Meter besaß.

4. Der linksseitige Inundationsdamm wurde um weitere 3970 Meter von der Stockmais bis zum Ganzschädel zum Schutze des Marchfeldes gegen Überschwemmungen verlängert.

5. Um die neue Regulierungstrace zu markieren und die Verlandung des Glender Armes thunlichst zu fördern, wurde vom Albernhausenende bis zum Anschlusse an die gegenüber von Regelsbrunn befindliche Insel ein Steinwurf in einer Länge von 430 Meter hergestellt.

6. Am Rohrhäusen unterhalb Petronell wurde in der Regulierungstrace ein 225 Meter langer Cunettenbau und in dessen Fortsetzung ein 162 Meter langer Grundwurf ausgeführt, weil im Mai 1889 das bisher unversicherte Ufer durch das Hochwasser stark angegriffen und an einer Stelle hinter der Regulierungstrace sogar abgebrochen worden war.

7. Zur Verstärkung des im Jahre 1888 bei der Ruine Rottenstein, unterhalb Hainburg hergestellten Anschlußbaues wurde noch eine Traverse in einer Länge von 131 Meter zur Ausführung gebracht.

8. Der im Jahre 1888 nach der Regulierungstrace hergestellte Steinwurf an der Marchhoferwiese, oberhalb der Marchmündung, wurde um weitere 377 Meter verlängert, weil das Ufer daselbst stark im Abbruch begriffen und weitere Beschädigungen der Ufer zu befürchten waren.

Im Jahre 1890:

9. Das Leitwerk am Dorshäusen, nächst Schönau, wurde im Anschlusse an das im Vorjahre hergestellte Leitwerk um weitere 150 Meter gegen den Pfarrgraben zu verlängert, um die große Überbreite des Stromes daselbst zu beseitigen.

10. An dem vorgenannten Leitwerke wurde weiters ein 203 Meter langer stromseitiger Grundwurf zur Ausführung gebracht.

11. Im Gernsteiner Donauarme, nächst Orth, wurde eine 122.² Meter lange Traverse hergestellt, um die große Wasserspiegeldifferenz daselbst zu mildern und Durchbrüche in den Bauten bei größeren Wasserständen hintanzuhalten.

12. Der linksseitige Inundationsdamm wurde vom Ganzschädel bis zur Hausau, gegenüber von Regelsbrunn um weitere 3285 Meter verlängert.

13. Zwischen dem kleinen und großen Mühlhäusen, gegenüber von Regelsbrunn, war die dort bestehende Einbuchtung bis auf eine 88 Meter breite Öffnung geschlossen. Diese Öffnung wurde geschlossen und außerdem an dem vorhandenen Leitwerke 945.⁵ Meter lang der Wurf aufgeholt.

14. Am linken Stromufer vom Hirschenprung, gegenüber der Fischamündung bis zum Orther Uferhause wurden in dem ganz unversicherten Ufer die nöthigen Abschlüsse gemacht, ein Theil des Grundwurfes in der Regulierungstrace ausgeführt und das Leitwerk auf eine Länge von 1256 Meter ganz ausgebaut.

15. Zur Fixierung der Regulierungsstrasse am großen Mülhhausen, gegenüber von Wildungsmauer, wurde daselbst ein Grundwurf in einer Länge von 1306 Meter ausgeführt.

16. Vom Schinderhausen bis zum Rübenhausen nächst Petronell wurde am rechten Stromufer ein vollständiges Leitwerk in einer Länge von 588 Meter hergestellt, nachdem das bisher ganz unversicherte Ufer im Abbruche begriffen war.

17. Im Wigelsdorfer Wasser nächst Stopfenreuth wurde eine 293,3 Meter lange Fashinentraverse hergestellt, die stromaufwärts gelegene Böschung derselben durch eine Schotteranschüttung und die stromabwärts gelegene Seite durch einen Steinwurf geschützt, nachdem der Betrieb der Überfuhr von Deutsch-Altenburg nach Stopfenreuth infolge der in dieser Gegend statthabenden Donauregulierungsarbeiten, insofern sie unvollendet sind, bedeutend erschwert ist und durch diese Traverse insofern erleichtert wurde, als dieselbe von den Benützern der Überfuhr als Brücke verwendet wird. Bei der in dieser Stromstrecke bestehenden Configuration ist der Ausbau des definitiven Leitwerkes nicht durchführbar, da der Strom hiedurch zu sehr eingeengt würde.

18. Die in den vorhergehenden zwei Jahren begonnene Herstellung eines Steinwurfes an der Marchhoferwiese nächst der Ausmündung der March in die Donau wurde fortgesetzt und derselbe um weitere 474 Meter verlängert.

Im Jahre 1891:

19. Zum Schutze von Fischamend gegen Überschwemmungen durch Hochwässer und um das Eindringen der Hochwässer in den dermalen als Winterhafen benützten Theil des Fischasslusses zu verhindern, wurde ein Inundationsdamm vom Steilrande der Loosstraße, 200 Meter oberhalb vom Dorfeingange von Fischamend an mit Benützung eines alten Dammes zur Straße Fischamend—Landungsplatz und dem Fischassluffe entlang, 100 Meter hievon entfernt, bis zur Fischamündung am Saurüssel in einer Höhe von 6,5 Metern über dem Nullwasser mit einer Kronenbreite von 6 Metern in einer Theillänge von 400 Metern hergestellt.

20. Das Leitwerk am Dorfhausen nächst Schönau wurde im Anschlusse an das im Jahre 1890 hergestellte Leitwerk um weitere 221,9 Meter verlängert.

21. Die vom Hochwasser des Jahres 1890 durchrissene Traverse zwischen dem Balkowitz- und Stritthausen bei Maria-Elend wurde in einer Länge von 60 Meter, in einer Höhe von 1,5 Meter über dem Nullwasser und einer Kronenbreite von 4 Meter neu hergestellt.

22. Das Leitwerk am Saurüssel, an der Fischamündung, wurde im vollen Normalprofile auf eine Höhe von 2,5 Meter über dem Nullwasser um 150 Meter verlängert.

23. Der in den früheren Jahren bereits zum Theile ausgeführte stromseitige Grundwurf für das Leitwerk Schinderhausen—Rübenhausen, nächst Wildungsmauer, wurde durch Herstellung eines 225 Meter langen Grundwurfes vollständig durchgeführt.

24. Der linksseitige Inundationsdamm wurde im Jahre 1891 in der Hausau um weitere 3014 Meter nach dem bestehenden Normalprofile verlängert, so, daß dessen Gesammtlänge mit Hinzurechnung der in den Jahren 1890 und 1889 und der bereits früher ausgeführten Theilstrecken am Ende des Jahres 1891 48.649 Meter betrug.

25. Die gegen den Strom offenen Theile des Wigelsdorferwassers, nächst Eckartsau, wurden durch zwei Traversen, und zwar eine in der Kopfstätterau in einer Länge von 104,2 Meter und die zweite bei der Thiergartenau in einer Länge von 206,5 Meter,

beide bis zu einer Höhe von 1,2 Meter und einer Kronenbreite von 3 Meter hergestellt und gegen den Strom abgeschlossen, um das regellose Durchreißen der vor dem Dämme übrig gebliebenen Stromarmweitungen bei hohem Wasserstande zu verhindern.

26. Nächst der Treuschüttau wurde im Wigelsdorferwasser gegen das Bieglerwasser zu eine 133,5 Meter lange Traverse in einer Höhe von 1 Meter über dem Nullwasser mit einer Kronenbreite von 3 Meter hergestellt, um die Herstellung des Inundationsdammes im nächsten Jahre zu erleichtern und die Verlandung des Wigelsdorferwassers zu befördern.

27. Desgleichen wurde zu vorgenanntem Zwecke durch das Wigelsdorferwasser nächst Stopfenreuth zwischen der Brückwiese und dem Schanzelhausen eine Traverse in einer Länge von 293,3 Meter, in einer Höhe von 1,2 Meter über dem Nullwasser und in einer Breite von 5 Meter hergestellt, die derzeit von den Bewohnern von Stopfenreuth als Zugang zur Donau-Überfuhr am Schanzelhausen benützt wird.

28. An die bestehende und nach dem Hochwasser des Jahres 1890 reparierte Traverse im Mühleigl oberhalb Deutsch-Altenburg wurde eine 48,9 Meter lange Traverse im gewöhnlichen Profile in der Richtung gegen Deutsch-Altenburg angebaut und auf die Höhe des dortigen Ufers gebracht.

29. Der in der Regulierungsstrace am Rohrhausen nächst Petronell bestehende Gunettenbau wurde in einer Länge von 195 Meter bis zum Anschlusse am Alsterhausen stromabwärts fortgesetzt und das stromaufwärtige Leitwerk am Pantrazhausen bis zum Anschlusse an das Leitwerk am Rohrhausen in einer Länge von 325 Meter fertiggestellt, nachdem im Mai 1891 der Stromstrich sich stark gegen das rechte Ufer wendete und dasselbe anzugreifen drohte.

30. Der bestehende stromseitige Grundwurf zwischen dem Herrgottshausen und Schanzelhausen, nächst Deutsch-Altenburg, wurde verstärkt und um 280 Meter verlängert, nachdem der Stromstrich daselbst sich gegen das linke Ufer wendete und dasselbe bedrohte.

Im Jahre 1892:

31. Das Leitwerk Buchenau-Hirchensprung wurde durch einen 52 Meter langen stromseitigen Grundwurf verlängert.

32. Das Dorfhausen-Leitwerk wurde durch Herstellung eines 61 Meter langen Grundwurfes verlängert.

33. Der Ausbau des Inundationsdammes am rechten Stromufer zwischen Fischamend und dem Saurüssel erfolgte bis auf eine Länge von 1,35 Kilometer, d. i. vom Jägerhause im Dorfe Fischamend bis zur großen Wiese im Markte Fischamend. Dieser Damm hat eine Höhe von 6,5 Meter über Null, ist an der Krone 6 Meter breit, hat landseits eine 4 Meter über Null liegende 5 Meter breite Berme und ist mit Auffahrtsrampen versehen.

34. Der Schönaauer Rückstaudamm wurde in der Strecke vom Marchfelder Schuttdamm bis über die Grenze Schönau—Mühlleiten in einer Länge von 5,1 Kilometer mit dem Aufgebote aller verfügbaren Kräfte soweit hergestellt, daß derselbe bei eintretenden Eisgängen und Wassergefahren Stand halten kann, und das Marchfeld von Schönau abwärts vor Wassergefahren geschützt ist.

35. Zur Beschleunigung der Verlandung des Galgenscheidtgrabens wurde am Hirchensprung eine circa 28 Meter lange Traverse ausgeführt.

36. Zur Beförderung der Verlandung des durch das Leitwerk Hirschenprung-Glenderhausen abgebauten, beim Orther Uferhause einmündenden Donauarmes wurde vom Mühlshüttel zum Glenderhausen eine 99.1 Meter lange Fashinentraverse eingebaut und die beiden Landeindebindungen mit Steinen versichert.

37. Zum Schutze des Ableitungsgrabens in der Orther Oberau wurde der Bau einer Steintraverse mit hölzernem Durchlasse begonnen und soweit ausgeführt, daß hiedurch der Bestand der Ufer, sowie des Durchlasses gesichert ist.

38. Das durch einen Grundwurf und durch Fashinenpactwerk in der Regulierungs-trace fixierte Leitwerk am Ausseghausen war durch Hochwasser und Eisgänge stark beschädigt, weshalb die Reconstruction desselben in einer Länge von 770 Meter im Normalprofile durchgeführt wurde.

39. Am Alberhausen, gegenüber von Regelsbrunn, wurde eine 385.3 Meter lange mit Grundwurf versicherte Traverse quer durch den bestandenenen Raufahrtsarm hergestellt, damit die Verlandung daselbst befördert und die Gestättenlehne gegen Unterwaschung geschützt werde.

40. Das am rechten Stromufer vom Alberhausen bis zum Landungsplatz bei Wildungs-mauer bestandene Leitwerk wurde zur Beseitigung der Schifffahrtshindernisse auf eine Länge von 270.5 Meter im Normalprofile weiter ausgebaut.

41. Der Grundwurf am großen Mühlhausen unterhalb Wildungsmauer wurde, um die Schifffahrtsverhältnisse daselbst zu verbessern, um 110 Meter verlängert.

42. Der Marchfelder Schutzdamm wurde bei Wigelsdorf um 326 Meter verlängert; dieser Inundationsdamm hat nunmehr eine Länge von 26.626 Kilometer erreicht.

43. Wegen Herstellung eines Abzugsgrabens aus dem närrischen Arme in das Wigelsdorferwasser wurde nur die Dichtung des Inundationsdammes in der Länge von 670 Meter durch Vorlage einer Erdberme von 3.5 Meter Breite und 5 Meter Höhe ober Null vorgenommen, die Herstellung des Abzugsgrabens jedoch auf das nächste Jahr verschoben.

44. Zwischen dem Stritthausen und der Treuschütttau gegenüber von Petronell wurde zum Abbaue und zur Beschleunigung der Verlandung des dahinter liegenden Donau-Armes ein 312 Meter langer Grundwurf hergestellt.

45. Im Altenburger Wörth wurde zur Hintanhaltung eines Landeinsturzes des bereits wesentlich verlandeten Donau-Armes ein in der Regulierungs-trace liegendes Leitwerk von 239.2 Meter Länge hergestellt, an welches sich Uferbauten zur unteren Seite in der Länge von 20.7 Meter anschließen.

46. Nachdem der Donau-Arm zwischen Rottenstein und dem Nigl an der Einmündung durch einen Grundwurf bereits abgebaut war, war es notwendig diesen Arm an seiner Ausmündung ebenfalls durch die Anlage eines Grundwurfes zu schließen um die hier vorhandene Überbreite zu beseitigen, hiedurch die Raufahrt zu fördern und diesen Donauarm der Verlandung zuzuführen.

Dieser Grundwurf ist 423.7 Meter lang und am oberen Ende durch einen 127.5 Meter langen und am unteren Ende durch einen 56.8 Meter langen Uferbau gegen Umgehung durch den Strom geschützt.

47. Von den zwischen Rottenstein und dem Nigl befindlichen abgebauten Donau-arme zweigen zwei kleinere Donauarme ab, welche durch zwei Traversen in einer Gesamtlänge von 39.2 Meter gegen Ausweitung geschützt wurden.

Im Jahre 1893:

48. Der Abbau des alten Schwechatbachgerinnes bei Mannswörth wurde über Ansuchen der Gemeinde aus sanitären Rücksichten durchstoßen, um den Abfluß der stagnierenden Gewässer zu ermöglichen.

49. Der linksseitige Inundationsdamm vom Rettungshügel in der Lobau bis zum Schönaauer Wasser wurde zum großen Theile auf 6.₃ Meter über Null erhöht und dürfte dieser Bau im Jahre 1894 zur Vollendung gelangen. Diese Herstellung wurde nothwendig, weil der Damm einerseits vielfach alte Arme kreuzt und ein tiefliegendes Hinterland besitzt, also bei Hochwässern und Eisgängen sehr gefährdet war, anderseits die Dammkrone wiederholt bei Hochwasser und Eisgang abgeschürft wurde.

50. Der rechtsseitige Inundationsdamm in der Strecke Fischamend—Saurüssel wurde um weitere 0.₉₅ Kilometer verlängert und im Zuge der Straße Fischamend—Landungsplatz eine große Fahrrampe hergestellt.

51. Längs des Fischamender Schutzdammes wurde ein Sammelgraben zunächst dem stromseitigen Dammfuße in Ausführung gebracht, um die nach Hochwässern und größeren Regengüssen zurückbleibenden Gewässer ableiten zu können. Dieser Sammelgraben wird erst im Jahre 1894 zur Vollendung gelangen.

52. Der bestehende Schütz im Inundationsdamme bei Schönau mußte reconstruiert werden, damit die hinter dem Damme am linken Ufer aufgehenden und durch den Damm fickernden Wässer abfließen können. Diese Reconstruction gelangt erst im Jahre 1894 zur Vollendung.

53. Der Rückstaudamm bei Schönau wurde bis zum Gemeindedamm bei Groß-Engersdorf um 5.₄₅ Kilometer verlängert und fertiggestellt. Derselbe besitzt nunmehr eine Länge von 10.₅₅ Kilometer.

54. Zur Verstärkung des linksseitigen Inundationsdammes vom Anschlusse des Schönaauer Rückstaudammes bis Orth wurde eine Erdberme in einer Länge von 5.₄ Kilometer bis 4 Meter über Null hergestellt.

55. Die Gestättenlehne stromabwärts von Maria-Elend, welche beim Eisgang im Februar 1893 stark beschädigt worden ist, wurde auf eine Länge von 200 Meter gegen Unterwaschung am Fuße versichert.

56. Die anstoßenden Ufer nächst der Traverse, welche in dem Elender Donauarm nächst Croatisch-Haslau besteht, wurden gelegentlich des Eisganges im Februar 1893 abgebrochen. Damit nun diese Traverse bei einem neuerlich eintretenden Hochwasser oder Eisgange nicht durchbrochen wird, wurde das alte Ufer nächst dieser Traverse in einer Länge von 145 Meter versichert.

57. Das Leitwerk am rothen Wörth wurde um weitere 598.₈ Meter verlängert und sohin vollständig ausgebaut. Dasselbe besitzt nunmehr eine Gesamtlänge von 1032.₃ Meter. Gleichzeitig mit dem Ausbau dieses Leitwerkes wurde auch die Reparatur eines 100 Meter langen Theiles desselben, welcher beim Eisgange im Februar 1893 zerstört wurde, ausgeführt.

58. Im Mühleigl bei Deutsch-Altenburg wurde die Herstellung einer Faschinen-traverse begonnen, indem das alte Ufer zunächst der Landeinbindung der Traverse in einer Länge von 32 Meter versichert wurde. Die vollständige Fertigstellung wird im Jahre 1894 erfolgen.

59. Behufs Fortsetzung des Schutzdammbaues bei Fischamend wurden Bohrungen ausgeführt, um die Brauchbarkeit des in Aussicht genommenen Materiales zu constatieren. Die Verwendbarkeit dieses Materiales wurde erwiesen.

Die Erhaltungsarbeiten in sämtlichen drei Theilstrecken bestanden in der Ergänzung abgezogener Steinwürfe, Wiederherstellung zerstörter Pflasterungen und Treppelwege, Aufholung abgestreifter Traversen, Ersatz schadhafter Holzobjecte, Herstellung von Geländer etc. Auch wurde der Damm am linken Donaucanalufer bei Wien erhöht und verstärkt.

Baggerungen wurden für Neu- und Erhaltungsarbeiten im Donauströme und im Wiener Donaucanale vorgenommen, und zwar:

im Jahre 1889:	Cubikmeter
1. für die Herstellung der Donaulände bei Stein	196.500
2. „ den Inundationsdamm bei Krems	59.700
3. „ die Herstellung des Leitwerkes beim Spillingertwasser gegen- über von Greifenstein	16.600
4. für die Versicherung des Klosterneuburger Canales	14.900
5. „ die Verbesserung der Schifffahrt von der Bonwillerischen Dampf- mühle bis zum Donau-Dampfschiffahrts-Quai	131.400
6. für denselben Zweck zwischen der k. k. Militärschwimmschule und der Stadlauer Eisenbahnbrücke	61.200
7. für die Herstellung des linksseitigen Inundationsdammes bei Orth	273.400
im Jahre 1890:	
8. für die Dammfortsetzung bei Krems	132.170
9. „ „ Verlängerung des Rothamer Leitwerkes	30.040
10. bei der Einmündung des Wiener Donaucanales bei Rußdorf	12.414
11. für die Herstellung des Leitwerkes Hirschenprung—Orth	69.530
12. für die Fortsetzung des linksseitigen Inundationsdammes	260.660
im Jahre 1891:	
13. für den Ausbau des Steiner Leitwerkes	78.100
14. „ die Fortsetzung des Kremser Dammes	107.500
15. „ den Uferschutzbau Weichselau	7.300
16. „ das Leitwerk Sonnhagl	8.600
17. „ „ „ Langenhäusen	47.300
18. „ „ „ unterer Rothsaum	42.900
19. bei der Kronprinz-Rudolfsbrücke	43.400
20. „ „ Stadlauer Eisenbahnbrücke	136.000
21. für die Verlängerung des Dorshaufen Leitwerkes	7.000
22. „ den linksseitigen Inundationsdamm	246.500
im Jahre 1892:	
23. im Donaudurchstiche beim Communalbade	146.800
24. „ Donaucanale nächst dem Sporne in Rußdorf	55.832

im Jahre 1893:

25. im Donaudurchstiche nächst der k. k. Militärschwimmhule;

26. im Donaucanale nächst dem Sporne in Rußdorf;

27. Rechenbaggerung bei Tulln und Greifenstein; die Quantitäten der letzteren drei Posten sind noch nicht endgiltig erhoben. Außer diesen Erhaltungsbauten wurde noch die Kilometrierung des Donaustromes in der niederösterreichischen Strecke durchgeführt, wobei der durch den Stefansthurm gehende Meridian als Kilometer 0 bezeichnet wurde. Von hier aus beginnt die Kilometerzählung sowohl stromauf- als stromabwärts.

Als Kilometerzeichen sind an beiden Ufern weiß getünchte Säulen, an welche Blechtafeln mit der Kilometerzahl weiß auf schwarzem Grunde in arabischen Ziffern angebracht sind, aufgestellt worden. An jenen Stellen, wo die seinerzeitigen Ufer des regulierten Stromes bereits festgelegt sind, wurden außer den Säulen die Kilometer durch in den Grat versetzte, die jeweilige Kilometerzahl tragende Steine markiert.

Die Stromlänge oberhalb Wien bis zur Ispermündung beträgt auf Grund der durchgeführten Kilometrierung 136 $\frac{1}{2}$ Kilometer und unterhalb Wien von der Reichsbrücke bis Theben 49 Kilometer.

Finanzielles. In der Berichtsperiode betrugen

im Jahre	die Einnahmen:	die Ausgaben:
1889	2,767.336 fl. 22 fr.	1,738.632 fl. 95 fr.
1890	2,619.218 „ 36 $\frac{1}{2}$ „	1,629.161 „ 64 $\frac{1}{2}$ „
1891	2,520.417 „ 19 „	1,583.834 „ 82 „
1892	1,963.713 „ 82 „	1,946.628 „ 32 „
1893	1.774.408 „ 98 $\frac{1}{2}$ „	2,676.690 „ 20 $\frac{1}{2}$ „
Am Ende des Jahres 1893 verblieb ein Cassarest von . . .		51.387 „ 44 „
Die eigenen Einnahmen des Donauregulierungsfondes aus dem Erlöse von verkauften Gründen, aus den Zinsen fructificierter Fondsgelder, aus den Pacht- und Mietzinsen, dem Mautertragnisse der Kaiser Franz Josefsbrücke u. betrugen in den Jahren 1882 bis einschließlich 1888		
		2,631.499 fl. 72 fr.
im Jahre 1889		637.478 „ 02 „
„ „ 1890		547.794 „ 39 $\frac{1}{2}$ „
„ „ 1891		529.003 „ 73 „
„ „ 1892		523.223 „ 54 $\frac{1}{2}$ „
„ „ 1893		525.129 „ 73 $\frac{1}{2}$ „
mithin im ganzen . . .		5,394.129 fl. 14 $\frac{1}{2}$ fr.

In jedem Jahre waren nach den gesetzlichen Bestimmungen über die Donauregulierung in Niederösterreich 300.000 fl. aus den eigenen Einnahmen für Donauregulierungszwecke zu verwenden und von den Bruttoeinnahmen gewisse dieselben betreffende Auslagen in Abzug zu bringen.

In der Bauperiode 1882 bis inclusive 1886 ergab sich bei den eigenen Einnahmen ein Gesamtüberschuß von 312.330 fl. 75 fr., welcher zu je ein Drittel bereits an die drei Curien abgeführt wurde.

Im Jahre 1887 ergab sich ein Deficit von 145.957 fl. 81.₅ fr.
und im Jahre 1888 ein solches von 151.621 „ 11 „

Diese Abgänge resultierten zum größten Theile aus der Ausführung größerer Straßenbauten im Terrain der Donaustadt und aus den nothwendigen Baggerungen bei den an die Verkehrsanstalten verpachteten Landungsplätzen.

Im Jahre 1889 ergab sich nach Deckung der vorgenannten Deficite wieder ein Ueberschuß von 5061 fl. 86.₅ fr., welcher an die drei Curien mit je ein Drittel abgeführt wurde.

Im Jahre 1890 betrugen die eigenen Einnahmen des Donauregulierungsfondes 547.794 fl. 39.₅ fr. Nach Abschlag des hieraus für Donauregulierungszwecke zu verwendenden Betrages von 300.000 fl. und der weiters aus den eigenen Einnahmen zu bestreitenden Auslagen per 162.181 fl. 3.₅ fr., zusammen per 462.181 fl. 3.₅ fr., ergab sich für das Jahr 1890 ein Ueberschuß von 85.613 fl. 36 fr.

Im Jahre 1891 ergaben die eigenen Einnahmen des Donauregulierungsfondes den Betrag von 529.003 fl. 73 fr. Nach Abschlag des hieraus für Donauregulierungszwecke zu verwendenden Betrages von 300.000 fl. und der aus den eigenen Einnahmen zu deckenden Auslagen per 202.566 fl. 12 fr., zusammen per 502.566 fl. 12 fr., ergab sich für das Jahr 1891 ein Ueberschuß von 26.437 fl. 61 fr., welcher so wie jener des Jahres 1890 bereits zu je ein Drittel an die drei Curien abgeführt worden ist.

Im Jahre 1892 ergab sich aus dem Entgegenhalte der eigenen Einnahmen per 523.223 fl. 54.₅ fr. gegen die hieraus zu deckenden Erfordernisse (inclusive des Betrages von 300.000 fl.) aus den eigenen Einnahmen im Betrage von 447.095 fl. 84.₅ fr. ein Ueberschuß von 76.127 fl. 70 fr.

Im Jahre 1893 endlich betrugen die eigenen Einnahmen des Donauregulierungsfondes 525.129 fl. 73.₅ fr. Nach Abschlag des hieraus für Donauregulierungszwecke zu verwendenden Betrages von 300.000 fl. und der weiters aus den eigenen Einnahmen zu bestreitenden Auslagen von 160.350 fl. 18.₅ fr., zusammen per 460.350 fl. 18.₅ fr., ergab sich ein Ueberschuß von 64.779 fl. 55 fr.

Die Activen des Donauregulierungsfondes betrugen im Jahre 1893:

an Activrückständen	700.229 fl. 56 fr.
an Wert der Realitäten (auf Basis der bisherigen Bewertungen)	
inclusive des Hauses des Donauregulierungsfondes am Erzherzog	
Karl-Platz, der Kaiser Franz Josefsbrücke, der Materialien und	
Inventargegenstände u.	12,927.428 „ 55 „
und ein Cassarest von	51.387 „ 44 „
Summe	13,679.045 fl. 55 fr.

Die Passiven betrugen 574.347 „ 93 „
woraus sich ein reines Activum von 13,104.697 fl. 62 fr.
ergibt, an welchem der Gemeinde Wien zufolge des Reichsgesetzes vom 8. Februar 1869, R. G. B. Nr. 20, vom 20. Juli 1877, R. G. Bl. Nr. 70 und vom 6. Juni 1882, R. G. B. Nr. 68, das Eigenthumsrecht auf ein Drittel zusteht.

Donauregulierungsgründe.

1. Baugründe am rechten Donaustroumufer in Wien, oberhalb der Stadelauerbrücke:

	Quadratklaster	ha	ar	m ²
a) parcellierte Gründe (inclusive der noch nicht genehmigten aber bereits beantragten Parcellierungen) zusammen	324.113. ₁₇	=	116	57 21. ₆₂
b) nicht parcellierte Gründe zusammen 95.435. ₄₄ Quadratklaster = 34 ha 32 ar 47. ₉ m ² nach Abzug der Flächen für öffentliche Straßen und Plätze (beide mit 40% angenommen)	57.261	=	20	59 47. ₇₈
c) disponible Landungsplätze	38.046	=	13	68 38. ₁₄
d) die Bäder mit zusammen	14.282	=	5	13 67. ₃₅
e) die öffentlichen Landungsplätze zusammen	19.602	=	7	05 01. ₅₃
f) die öffentlichen Zugänge zusammen	1.731	=	—	62 25. ₈₁
g) die verpachteten Landungsplätze zusammen	73.356	=	26	38 35. ₈₇
Diese Flächen ergeben zusammen	528.391. ₁₇	=	190	04 38. ₁₂

Behufs Bewertung dieser Flächen sind vom obigen Ausmaße abzuziehen jene Flächen, welche keinen Ertrag liefern, das sind:

a) die Bäder mit	14.282	=	5	13 67. ₃₅
b) die öffentlichen Landungsplätze mit	19.602	=	7	05 01. ₅₃
c) die öffentlichen Zugänge mit	1.731	=	—	62 25. ₈₁
also zusammen Flächen per	35.615	=	12	80 94. ₆₉
Es verbleibt demnach als Rest die Fläche von	492.776. ₁₇	=	177	23 43. ₄₂

Dieses Terrain umfaßt:

- a) Die verpachteten Landungsplätze per 73.356 □⁰ = 26 ha 38 ar 35.₈₈ m², welche einen Ertrag von jährlich 91.700 fl. abwerfen. Dieser Betrag zu 4¹/₂% capitalisiert ergibt eine Capitalsumme von 2,037.000 fl.;
- b) das übrige Terrain im Restflächenmaße von 419.420.₁₇ □⁰ = 150 ha 85 ar 8.₃₉ m² (mit 15 fl. per Quadratklaster zu bewerten), ergibt den Betrag von 6,291.302 fl. 55 fr.

2. Die Baugründe am linken Ufer:

	Quadratklaster	ha	ar	m ²
a) parcellierte Baustellen und Gruppen bei den Kaiserlmühlen	27.153. ₄	=	9	76 61. ₃
b) parcellierte Baustellen und Gruppen in Floridsdorf	1.663	=	—	59 81. ₂₃
c) nicht parcellierte Baugründe bei den Kaiserlmühlen	1.475	=	—	53 05. ₀₅
d) nicht parcellierte Baugründe bei Floridsdorf	54.056	=	19	44 20. ₅₁
Somit ergibt sich als Summe der Baugründe am linken Ufer mit	84.347. ₄	=	30	33 68. ₀₉

Diese Gründe sind zu bewerten, wie folgt:

Die Gründe bei den Kaiserlmühlen per zusammen 28.628.₄ □⁰ = 10 ha 29 ar 66.₈₉ m² mit 8 fl. per Quadratklaster ergeben die Summe von 229.027 fl. 20 fr.

Die Gründe bei und in Floridsdorf im Gesamtausmaße von $55.719 \square^0 = 20$ ha 04 ar 01.₇₄ m², ergeben zum Werte von 4 fl. per Quadratflaster die Wertsumme von 222.876 fl.

3. Das rechtseitige Terrain unterhalb der Stadlauerbrücke.

Daselbe besteht aus folgenden Gründen:

	Quadratflaster	ha	ar	m ²
a) das Terrain der Schiffmühlenplätze	29.600 =	10	64	60. ₈₄
b) " " " öffentlichen Landungsplätze	9.378 =	3	37	29. ₃₈
c) " " " " Zugänge	296 =	0	10	64. ₆₁
d) " " " disponiblen Landungsplätze	4.399 =	1	58	21. ₆₆
e) das Hinterland der öffentlichen Landungsplätze	9.899 =	3	56	03. ₂₄
f) außerdem sonstiges Terrain unterhalb der Stadlauerbrücke bis Kaiser-Ebersdorf	485.976 =	174	78	85. ₅₈

Die Summe dieser Flächen ergibt 539.548 = 194 05 65.₃₁

Zur Bewertung dieser Area müssen von derselben abgezogen werden die ertraglosen Flächen, und zwar:

	Quadratflaster	ha	ar	m ²
sub b)	9.378 =	3	37	29. ₃₈
sub c)	296 =	0	10	64. ₆₁
und die Fläche des Winterhafens per	200.000 =	71	93	30
zusammen	209.674 =	75	41	23. ₉₉

wornach sich eine Fläche von $329.874 \square^0 = 118$ ha 64 ar 41.₃₂ m² ergibt, welche zu 3 fl. per Quadratflaster bewertet den Betrag von 989.622 fl. repräsentiert.

4. Das Inundations-Terrain mit der Fläche von 1349 Joch $881 \square^0 = 776$ ha 61 ar 78 m². Daselbe liefert nach den gegenwärtig aus denselben gewonnenen Pachtzinsen für Grasnutzung, Jagdnutzung und Weidengewinnung, zusammen den Betrag von circa 3000 fl.

Dieser Betrag zu $4\frac{1}{2}\%$ capitalisiert, ergibt den Wertbetrag von 66.666 fl.

5. Das Terrain des alten Stromes.

Daselbe umfaßt 463 Joch $1094 \square^0 = 226$ ha 83 ar 33 m².

Die Bewertung desselben ergibt sich in folgender Weise:

Jährlicher Eispachtzins	24.000 fl.
Pachtzins für Gondelfahrten	1.000 "
zusammen pro Jahr	25.000 fl.

Es ergibt sich somit zu $4\frac{1}{2}\%$ capitalisiert an Wert von 555.555 fl.

6. Die Kaiser Franz Josephs-Brücke eingestellt mit den Baukosten per 2.449.410 fl.

7. Das Haus des Donauregulierungs-Fondes am Erzherzog Karl-Platz Nr. 11 im Bauwerte (ohne Grundwert) von 72.000 fl.

8. Wert der Bauhütten und Inventargegenstände 13.970 fl.

Im ganzen ergibt sich daher ein Betrag von 12,927.428 fl. 55 fr.

In den Jahren 1889 bis inclusive 1893 fanden folgende Grundverkäufe statt.

Es wurden Gründe veräußert:

im Jahre 1889 an 16 Parteien im Ausmaße von $12.247._{16} \square^0 = 4}$ ha 40 ar 48.₇₃ m², mit dem Gesamtbetrage von 380.591 fl. 22 fr.;

im Jahre 1890 an 17 Parteien im Ausmaße von $8023._{55} \square^0 = 2}$ ha 88 ar 47.₉ m², mit dem Gesamtbetrage von 164.099 fl. 81 fr.;

im Jahre 1891 an 18 Parteien im Ausmaße von $8744.68 \square^0 = 3 \text{ ha } 14 \text{ ar } 51.53 \text{ m}^2$, mit dem Gesamtbetrage von 200.229 fl. 29 fr.;

im Jahre 1892 an 14 Parteien im Ausmaße von $5196.4 \square^0 = 1 \text{ ha } 86 \text{ ar } 89.64 \text{ m}^2$, mit dem Gesamtbetrage von 129.762 fl. 5 fr.;

im Jahre 1893 an 16 Parteien im Ausmaße von $10.598.13 \square^0 = 3 \text{ ha } 81 \text{ ar } 17.88 \text{ m}^2$, mit dem Gesamtbetrage von 240.337 fl. 50 fr.;

Im Jahre 1890 gelangten mehrere für Wien hochwichtige Fragen zur Verhandlung ohne endgiltig ausgetragen zu werden, und zwar:

1. Die Herstellung des Donau-Odercanals. — Diese betreffend hat der Donauverein schon im Jahre 1889 Eingaben an die Landtage von Niederösterreich, Mähren und Schlesien, sowie an den Gemeinderath von Wien zu dem Zwecke gerichtet, um von diesen Körperschaften eine bindende Erklärung zur Übernahme von Stammactien für die Erbauung des Donau-Odercanals zu erlangen.

Nach dem bestehenden Projecte dieses Schiffahrtskanales beziffern sich die approximativen Herstellungskosten auf 40 Millionen Gulden, wovon circa 20 Millionen Gulden durch die bezeichneten Körperschaften und die Regierung, und die weiteren 20 Millionen Gulden durch das Privatcapital aufgebracht werden sollen.

Über die Höhe des von der Gemeinde Wien für diesen Bau zu garantierenden Betrages sind die Verhandlungen im Gemeinderathe noch nicht zum Abschlusse gelangt.

In der Zwischenzeit wurden jedoch von verschiedenen Bauunternehmungen, Consortium A. Hallier, Petellier Frères und J. Baratoux in Paris, ferner dem Hydrotekten Heinrich Hobohm in Wien und endlich dem Civilingenieur Johann Podhysky von Kaschau in Wien auf Grund von Vorconcessionen des k. k. Handelsministeriums Vorstudien sowohl für den Donau-Oder-, als auch den Donau-Moldau-Elbe-Kanal fortgesetzt.

2. Die Regulierung und Schiffbarmachung des Wiener Donaucanales. — Schon im Jahre 1883 wurde ein diesbezüglicher Antrag in Verhandlung gezogen und in der Sitzung des Gemeinderathes am 14. März 1884 beschlossen, bei der am 17. März 1884 stattgehabten Tracenbegehung der Fogerty'schen Stadtbahn für die Gemeinde Wien nachstehende Erklärung abzugeben:

„Die Herstellung einer sogenannten Vorgrundbahn mit gleichzeitiger Umwandlung des Donaucanales in einen Schiffahrts canal muß als die beste Lösung dieser Bahnbauforderung gefordert werden.“

Weitere Beschlüsse wurden in dieser Angelegenheit im Wiener Gemeinderathe nicht gefaßt; erst am 10. März 1890 wurde diese Frage durch den nachstehenden Antrag wieder aufgegriffen:

- a) Die Gemeinde wolle im Wege einer an die Staatsregierung zu richtenden Petition, sowie im Wege der ihr zustehenden Einflußnahme bei der Donauregulierungs-Commission dahin wirken, daß die Regulierung des Donaucanales, beziehungsweise die Umwandlung desselben in einen für die Schifffahrt brauchbaren Schleusencanal endlich in Angriff genommen werde.
- b) Der Gemeinderath beschließe, es sei der Magistrat zu beauftragen, wegen Herstellung eines rechtsseitig und linksseitig des Donaucanales liegenden Hauptsammelcanales auf communale Kosten die erforderlichen Vorlagen zu machen.

Diese Anregung hat im Jahre 1892 ihre befriedigende Lösung durch das mit dem Reichsgesetze vom 18. Juli 1892 kundgemachte Programm für Verkehrsanlagen in

Wien, insbesondere Artikel V und VI gefunden und sind die bezüglichlichen Details aus dem unter dem Artikel „Stadtbahn“ dieses Verwaltungsberichtes abgedruckten Texte des Programmes ersichtlich.

Die Inangriffnahme der Arbeiten am Donaucanale durch die Donauregulierungs-Commission beginnt mit der Erbauung einer Schleuse nächst dem sogenannten Sporn bei Rufsdorf.

3. Die Herstellung eines Winterhafens im Donauströme nächst Wien. Hierüber ist zu bemerken, daß der Gemeinderath bereits in seiner Sitzung am 2. März 1886 beschloß, ein diesbezügliches Ansuchen an die Donauregulierungs-Commission zu richten. Über dieses Ansuchen hat die Donauregulierungs-Commission dem k. k. Handelsministerium ihre Ansicht über die Errichtung des genannten Winterhafens mittels Schreibens vom 16. Juni 1889, Z. 991, mitgetheilt und um die Einberufung einer Enquête für die gedeihliche Lösung dieser Angelegenheit ersucht.

Dieses Schreiben wurde vom k. k. Handelsministerium der Gemeinde Wien behufs Entsendung ihrer Vertreter zur vorgenannten Enquête übermittelt, worauf der Gemeinderath in seiner Sitzung vom 4. October 1889 den Delegierten der Gemeinde Wien bei dieser Enquête die Weisung gab, nachstehende Äußerung abzugeben.

- a) Die Gemeinde Wien besteht darauf, daß die Anlage des Winterhafens an dem im Punkte IV des mit Allerhöchster Entschliessung vom 12. September 1868 genehmigten Donauregulierungsprogrammes bestimmten Plätze erfolge und daß der in dem vom Stadtbauamte verfaßten Plane markierte, bis zur Stadlauerbrücke reichende Theil des Donaucanales in die Hafenanlage einbezogen werde.
- b) Die Donauregulierungs-Commission wird ersucht, ehestens das Project für die Ausführung dieses Winterhafens vorzulegen, wobei sich ergeben wird, ob überhaupt Kosten erwachsen, welche von anderen Interessenten als der Donauregulierungs-Commission zu tragen sein werden.

Die diesbezügliche Enquête fand am 18. November 1889 statt und ergab ein im Sinne der Bestrebungen der Gemeinde Wien günstiges Resultat. Eine Entscheidung in dieser Angelegenheit war bis zum Schlusse der Berichtsperiode nicht erfolgt.

4. Die Verbesserung des Donauumschlages bei Wien. Zum Behufe derselben hat das k. k. Handelsministerium am 11., 12. und 19. November 1890 eine Enquête aller Interessenten abgehalten, wozu seitens der Gemeinde Wien zufolge Beschlusses des Gemeinderathes am 10. October 1890 drei Vertreter des Gemeinderathes, der Magistratsdirector, der Stadtbaudirector und der Lagerhausdirector als Delegierte entsendet wurden. Die weiteren diesbezüglichen Verhandlungen sind gegenwärtig noch beim k. k. Handelsministerium anhängig.

2. Wienflußregulierung.

Nachdem auch in der Reichsraths-session des Jahres 1889 eine Regierungsvorlage in Betreff der Wienflußregulierung nicht eingebracht worden war, sah sich der damalige Bürgermeister-Stellvertreter und Landtagsabgeordnete Dr. Prix veranlaßt, im niederösterreichischen Landtage eine auf diese Angelegenheit Bezug nehmende Interpellation an die Regierung zu richten.

In der Landtags-sitzung vom 6. November 1889 wurde diese Interpellation seitens des Statthalters Graf Kielmansegg in nachstehender Weise beantwortet.

„In der Sitzung vom 25. October haben die Abgeordneten Dr. Prix und Genossen an die Regierung die Frage gerichtet, ob dieselbe geneigt sei, das Werk der Wienflußregulierung, beziehungs-

weise der Einwölbung des Wienflusses durch entsprechende Beitragsleistung aus Staatsmitteln zu unterstützen, und im bejahenden Falle, wann die Regierung den entsprechenden Gesekentwurf dem Reichsrathe vorzulegen gedenke.

Ich habe die Ehre, im Namen der Regierung auf diese Frage Folgendes zu antworten:

Die Regierung hat sich mit dem von der Gemeinde Wien vorgelegten Projecte eingehend beschäftigt und hat die seitens der technischen Staatsorgane vorgenommene Prüfung des Projectes und das Gutachten des Obersten Sanitätsrathes im allgemeinen ein günstiges Resultat ergeben. Da sonach die geplante Regulierung nach dem vorliegenden Projecte von den berufenen Fachmännern sowohl aus sanitären, als aus Verkehrs- und anderen öffentlichen Interessen empfohlen wird und sich in der That als eine nicht nur für den weiteren Aufschwung der Reichshauptstadt förderliche, sondern auch für die an dem Wienflusse liegenden Vororte Vortheile bietende Angelegenheit darstellt, glaubt sich die Regierung gegenüber dem Ansinnen auf Gewährung eines entsprechenden, die Ausführung dieses Regulierungswerkes sichernden Beitrages aus Staatsmitteln nicht ablehnend verhalten zu sollen und behält sich vor, in einem angemessenen Zeitpunkte mit einem diesbezüglichen Antrage an die Reichsvertretung heranzutreten.

Die Regierung ist jedoch derzeit noch nicht in der Lage, bestimmte Zusagen darüber zu machen, daß sie den unter allen Umständen auf eine längere Reihe von Jahren zu vertheilenden Staatsbeitrag in der vollen vom niederösterreichischen Landtage gewünschten Höhe von der Reichsvertretung beanspruchen werde, weil, abgesehen davon, daß an und für sich von einer Beitragsleistung des Staates gegenüber dem in Frage stehenden Unternehmen örtlicher Natur keine Rede sein kann, zunächst auf die allgemeine Lage der Staatsfinanzen Rücksicht genommen werden muß und weil als nothwendig erkannt wurde, vorerst noch die Verhandlungen in einigen Punkten zu ergänzen und insbesondere den durch das in Frage stehende große Unternehmen zu gewärtigenden Kostenaufwand näher zu präcisieren, als dies durch die bisherigen Vorlagen geschehen ist. In letztgedachter Beziehung wird die weitere Mittheilung der Stadt Wien sofort zukommen.“

Der Erlaß der k. k. n.-ö. Statthalterei, in welchem diese Mittheilung dem Herrn Bürgermeister gemacht wurde, lautet:

„Euer Hochwohlgeboren! Ich habe, wie Euer Hochwohlgeboren bekannt, in der Sitzung des niederösterreichischen Landtages vom heutigen Tage die an die Regierung gerichtete Interpellation wegen Gewährung eines Staatsbeitrages zu den Kosten der von der Gemeinde beabsichtigten Regulierung, beziehungsweise theilweisen Einwölbung des Wienflusses beantwortet. Bezugnehmend hierauf beehre ich mich, Euer Hochwohlgeboren in Kenntniß zu setzen, daß noch nachstehende Punkte der näheren Erörterung zu unterziehen wären:

1. Wird es eingehender Erwägung bedürfen, wie das projectierte Regulierungsunternehmen, welches jedenfalls auf Grund des niederösterreichischen Wasserrechtsgesetzes des wasserrechtlichen Consenses bedarf, mit den längs der durch die Regulierung innerhalb des Stadtgebietes und durch dieselbe bedingten Vorkehrungen am Oberlaufe des Wienflusses betroffenen Strecke aufrecht bestehenden Wasserrechten in Einklang zu bringen sein wird, eventuell ob und in welchem Maße aus diesem Grunde Ablösungen statzufinden haben werden, durch welche das Detailproject und der Kostenvoranschlag eine Abänderung erleiden könnten.

2. Weiters wird zu erwägen sein, ob und inwieferne das gedachte Unternehmen durch die von Franz Zeiler von Zeilenthal im Jahre 1882 erworbene und von ihm im Laufe des gegenwärtigen Jahres an den Realitätenbesitzer Theodor Brezina übertragene Concession zu einer Wienthal-Wasserleitung bei dem Umstande, als dieses Unternehmen gleichfalls die Anlage von Wasserjammelbedden im Oberlaufe der Wien anstrebt, etwa wesentliche Erschwernisse und damit verbundene Kostensteigerungen oder vielleicht eine Förderung erfahren könnte, und wird die Rückwirkung des Bestandes der in Rede stehenden Wasserleitungsconcession auf das Wienflußregulierungsproject und dessen Kostenätze eingehend flarzustellen sein.

3. Endlich ist Aufklärung darüber geboten, auf welcher Grundlage die im Kostenanschlage enthaltene Berechnung beruht, daß sich durch die Verwertung der durch die Regulierung gewonnenen Gründe ein Erlös von mehr als sechs Millionen Gulden ergeben werde, da mit dieser Berechnung die Höhe des zu bedeckenden Abganges und des von der Gemeinde Wien erbetenen Landes- und Staatsbeitrages in wesentlichem Zusammenhange steht.

Euer Hochwohlgeboren wollen sich daher, soweit es erforderlich sein wird, auch mit dem Herrn k. k. Bezirkshauptmann in Sechshaus, welchen ich wegen kräftigster Förderung dieser Erhebungen unter Einem entsprechend verständige, in das Einvernehmen setzen und gefälligst veranlassen, daß das Resultat der erwähnten Verhandlungen mir sobald als möglich bekanntgegeben werde.“

In Beantwortung der vorerwähnten rücksichtlich der Durchführung des Wienfluß-Regulierungsprojectes seitens der Regierung gestellten Anfragen wurden vom Gemeinderathe am 23. Mai 1890 folgende Beschlüsse gefaßt:

1. Die Gemeinde Wien lehnt vor Erledigung der finanziellen Frage die Einleitung des wasserrechtlichen Verfahrens über das Wienfluß-Regulierungsproject als nicht nothwendig und nicht zweckmäßig ab. Was die etwaigen fremden Wasserrechte betrifft, so sind diese nach einem umfassenden Berichte des Stadtbauamtes von keiner Bedeutung und ist selbst für die Befriedigung solcher Ansprüche in dem Kostenanschlage ausreichend Vorsorge getroffen.

2. Ein gemeinsames Vorgehen der Concessionäre der Wienthal-Wasserleitung mit der Gemeinde Wien, hinsichtlich der Wienflußregulierung und des Zustandekommens der erwähnten Wasserleitung kann nicht stattfinden, da eine derartige Cumulierung mit Rücksicht auf die ganz heterogenen Ziele der beiden Unternehmungen nicht zweckentsprechend erscheint.

3. Hinsichtlich der Frage der Regierung bezüglich des Wertes der zu gewinnenden Baugründe ist der Bauamtsbericht, nach welchem diese Gründe mit sechs Millionen Gulden bewertet werden, mitzutheilen.

Im Hinblick auf die bereits im Abschnitte X „Eisenbahnen“ erwähnten Beschlüsse der Commission für Verkehrsanlagen war es erforderlich, für die Wienflußregulierung ein neues Project auszuarbeiten, für welches, dem Ergebnisse der Vorverhandlungen gemäß, das sogenannte einheitliche Profil (Wienflußeinwölbung in einer Spannweite) als Grundlage zu nehmen war. Weiters waren in das Project der Wienflußregulierung die Hochwasserbassin aufzunehmen und der Rücksicht auf die Einwölbung bis zur Einmündung des Lainzerbaches Rechnung zu tragen. Desgleichen war die Einwölbung, den Bedingungen des Programmes für Verkehrsanlagen entsprechend, derart in Aussicht zu nehmen, daß die Herstellung der Bahnanlage (Wienthallinie) in finanzieller Beziehung eine möglichst günstige werde. Hierauf bezieht sich folgende Stelle des Programmes:

„Die Projectverfassung für die Wienflußregulierung hat gleichzeitig und im steten Einklange mit jener der Wienthallinie der Stadtbahn, sowie derart zu erfolgen, daß den ökonomischen Interessen beider Unternehmungen in gleichem Maße Rechnung getragen wird.“

Als Grundlage mußte jenes Project der Wienthallinie angenommen werden, welches von der Dampftramway-Gesellschaft vormals *Krauß & Co.* eingebracht und am 30. Mai, sowie den folgenden Tagen der Tracenrevision unterzogen worden war.

Aufgabe des Projectes mußte es ferner sein, einen Kostenanschlag festzustellen, nach welchem die Kostenvertheilung für die programmäßige Bauzeit bis zum Jahre 1900 vorzunehmen war.

Auf dieser Basis wurde das Project seitens des Stadtbauamtes ausgearbeitet und Ende 1892 fertiggestellt. Die Grundzüge desselben sind folgende:

1. Die Herstellung von Reservoirs mit einem Fassungsraume von 1,600.000 Cubikmeter in Weidlingau.

2. Direct daran anschließend nach abwärts, ein reguliertes Flußgerinne für die Maximalmenge von 600 Cubikmeter, welches von Weidlingau bis zur Franz Karlbrücke in Hacking offen gehalten und beiderseits durch Böschungen begrenzt ist. Von letztgenannter Brücke bis zum Portale der Einwölbung beim Lainzerbach ist wohl das Profil offen gedacht, doch ist auf die Einlage der Bahnlinie Giezing—Hütteldorf Bedacht genommen. Auf der Bahnseite ist statt der Böschung seitens der Bahn eine Wassermaner auszuführen. Die Niveaux der Straßenzüge sind mit jenen der Nivellette und der regulierten Wienflußsohle in einem solchen Zusammenhange, daß Bahnüberbrückungen überall möglich sind.

3. Vom Lainzerbach in Hiezing bis zum Donaucanale ist die Einwölbung als Grundlage genommen, und zwar so, daß die Uferbegrenzungen durch Quaimauern gebildet werden, deren Maßverhältnisse, die Einsetzung der Gewölbe nachträglich zur beliebigen Zeit gestatten. Da die Kosten der Einwölbung die Gemeinde allein treffen, so wurden dieselben ausgeschieden und in zwei Theile zerlegt, in jene der Widerlagerverstärkung, welche die Einwölbung verlangt und in das Gewölbe selbst. Letzteres kann beliebig später eingebaut werden. Die Quaimauern sammt der durch Wölbung verursachten Verstärkung, in einer solchen Form, daß die Einsetzung des Gewölbes jederzeit erfolgen kann, müssen aber sofort zur Durchführung gelangen. Für die vermehrten Erfordernisse dieser „rückgeschnittenen Mauern“ wie sie die Einwölbung bedingt, ferner die Ersetzung der bestehenden Brücken durch Gewölbsringe und Einwölbung einzelner Strecken, welche sofort vollzogen werden müssen, wurden weitere 5 Millionen Gulden von dem Gemeinderathe beansprucht.

Die Weite der Einwölbung wechselt je nach den Gefällen der Strecke zwischen 16 und 23 Meter reiner Spannweite. Die vorerst auszuführenden Mauern sind aber um das Maß der mit den Gewölben zugleich auszuführenden Mauern rückgesetzt und wechselt conform den obigen Maßen die Entfernung von 21 bis 30 Meter.

Die Sohle wird durchaus gemauert und mit einer Cunette versehen.

4. Die Ausführung von beiderseitigen Sammelcanälen bis zur Grenze des Gemeindegebietes. Die bestehenden Cholera-canäle können links vom Magdalenenstege an, rechts von der Franzensgasse an nach abwärts belassen werden. Weiter aufwärts müssen die alten unzureichenden Bestände durch neue größere Profile ersetzt werden. Diese Sammelcanäle reichen links bis zum Halterbach in Hütteldorf, rechts bis zu den letzten Häusern von Haching.

Die Gesamtkosten dieser Arbeiten beziffern sich auf 20 Millionen Gulden, wovon 4.₂ Millionen Gulden auf die Reservoirs, 2.₂ Millionen Gulden auf die Sammelcanäle, 13.₆ Millionen Gulden auf die eigentliche Flußregulierung entfallen. Zur vollständigen Einwölbung bis Hiezing wären weitere 8 Millionen Gulden erforderlich.

Eine Eigenthümlichkeit dieses Projectes ergab sich noch durch die im Programme geforderte Bedachtnahme auf die Stadtbahnanlage. Es konnte infolge dessen nicht nach der gewöhnlichen Regel die Herstellung der um 2 bis 3 Meter (gegenüber der heutigen) vertieften Sohle vom Donaucanale aus erfolgen, sondern mußte unter besonderen Maßnahmen für die Hochwasserabfuhr die Sohle vorläufig belassen und die Herstellung der Bahnumauer von Hiezing bis zum Schikanedersteg in erster Linie ins Auge gefaßt werden.

Mit Rücksicht auf die noch nicht endgültig festgestellte Trace der Stadtbahn zwischen dem Schikanederstege und dem Donaucanale, sowie im Hinblick auf die gleichfalls erst später zu bestimmende Verbauungsart dieser Strecke mußte die Möglichkeit offen bleiben, die Regulierungstrace zu verschieben; auch eine solche Verschiebung kann nach dem Projecte vorgenommen werden, ohne daß hiedurch die Kostenansätze wesentlich beeinträchtigt würden.

Dieses Regulierungsproject wurde, nachdem es seitens des Magistrates und des Stadtrathes der Vorberathung unterzogen worden war, dem Gemeinderathe vorgelegt, welcher in seiner Sitzung vom 3. März 1893, folgende Beschlüsse faßte:

I.

1. Der Bericht des Stadtbauamtes wird zur Kenntnis genommen.
2. Das vorliegende, auf Grund des Programmes für die öffentlichen Verkehrsanlagen in Wien ausgearbeitete Project des Stadtbauamtes, betreffend die Regulierung des Wienflusses unter gleichzeitiger Anlage beiderseitiger Sammelcanäle wird genehmigt.
3. Die Commission für Verkehrsanlagen ist um die Einleitung des wasserrechtlichen Verfahrens zu ersuchen.
4. Hinsichtlich der Kostenauftheilung für die mit der Bahnführung und Grundeinlösung gemeinsamen Auslagen ist mit der Commission für Verkehrsanlagen die Verhandlung zu pflegen.

II.

Die Ausführung der Wienflußregulierung in der Strecke Weidlingau—Schikanederbrücke einschließlich der Stauanlagen, sowie der Sammelcanäle hat nach ertheilter Zustimmung durch die Commission für Verkehrsanlagen in Wien auf Grund des vorliegenden Projectes zu erfolgen.

III.

Für die Strecke Schikanedersteg—Donaucanal hat unter Einhaltung der bereits aufgestellten hydrotechnischen Vorschläge eine nochmalige detaillierte Vorlage mit genauer Bestimmung der Trace des Gerinnes zu erfolgen im Einklange mit dem aufzustellenden Regulierungs- und Verbauplänen.

Hierbei ist an der in Aussicht genommenen Einwölbung der Strecke Schwarzenbergbrücke bis zum Schikanedersteg festzuhalten.

Sodann wurde das Project an die Commission für Verkehrsanlagen geleitet, welche dasselbe in ihrer Vollversammlung vom 17. Mai 1893 bezüglich der Strecke oberhalb der Schikanederbrücke genehmigte, bezüglich des unterhalb dieser Brücke gelegenen Theiles aber das Project zwar principiell annahm, sich jedoch vorbehält, über die Trace des Wienflusses erst nach dem Einlangen der diesfälligen Anträge der Gemeinde Wien endgiltig Beschlufs zu fassen.

Gleichzeitig wurde beschlossen, daß die Ausführung der Wienflußregulierung in der Strecke Weidlingau—Schikanederbrücke der Gemeinde Wien auf Grund eines zwischen dieser und der Commission für Verkehrsanlagen abzuschließenden Bauübereinkommens zu übertragen sei.

Auf Grund dieses Beschlusses wurde von der Commission für Verkehrsanlagen die Ertheilung der wasserrechtlichen Bewilligung für das Regulierungsproject bei der k. k. Bezirkshauptmannschaft Hiebing—Umgebung angefordert, welche von der k. k. n.-ö. Statthalterei mit dem Erlasse vom 6. April 1893, Z. 21.622 im Sinne des § 72, Abs. 2, n.-ö. B. N. G. zur Durchführung dieser Verhandlung delegiert worden war.

Parallel mit diesen Schritten liefen Verhandlungen, welche entsprechend dem Punkte IV, Abs. 6 des Programmes die Vertheilung der Kosten jener Anlagen zum Gegenstande hatten, welche sowohl die Wienflußregulierung, als auch die Wienthallinie der Stadtbahn betreffen. Hierbei kamen namentlich die Kosten der gemeinsamen Mauer, sowie der Grundeinfassungen in Betracht; Grundbedingung eines Übereinkommens war die Einigung über eine fixierte Azenlage der Bahn- und der Wienflußregulierung.

Diese Verhandlungen wurden zwischen Vertretern der Gemeinde und der Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauß & Co., welche letztere die Concession für die Localbahnlinien der Stadtbahn anstrebte, unter gleichzeitiger Intervention von Vertretern der k. k. Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen geführt. Dieselben begannen am 1. März und wurden am 29. März beendet. Das Ergebnis war ein Übereinkommen, welches auf dem Grundsätze basierte, daß die Kosten der Grundeinfassung in jenen Strecken, in welchen Bahnanlage und Wienflußregulierung in unmittelbare Berührung treten, von der Bahnunternehmung getragen werden, wogegen die gemeinsamen Mauerwerksanlagen auf Kosten der Wienflußregulierung hergestellt werden.

Der Wortlaut dieses Übereinkommens ist folgender:

P r o t o k o l l

ausgenommen am 29. April 1893, im Bureau des Bürgermeisters der Stadt Wien in Gegenwart der Gefertigten.

G e g e n s t a n d

bildet eine zwischen der Gemeinde Wien mit Zustimmung der Commission für Verkehrsanlagen in Wien einerseits und der concessionswerbenden Dampftramwaygesellschaft vormals Krauß & Comp.

andererseits zu treffende Vereinbarung der Grundsätze für die Vertheilung der Kosten jener Anlagen, welche sowohl die Localbahnlinsen der Wiener Stadtbahn, als auch die Wienflußregulierung und die Sammelcanäle treffen.

Vortrag.

In der Erwägung, daß eine der wichtigsten Voraussetzungen für die Veranschlagung der Kosten der Localbahnlinsen der Wiener Stadtbahn und mithin der Finanzierung und Concessionierung der letzteren die vorhergehende Feststellung der Grundsätze für die Vertheilung der Kosten jener Anlagen bildet, welche sowohl die gedachten Bahnlinsen, als auch die Wienflußregulierung, beziehungsweise die Regulierung des Wiener Donaucanales und die Herstellung der Sammelcanäle betreffen, wurde seitens des hohen k. k. Handelsministeriums das Zustandekommen einer diesfälligen Vereinbarung zwischen dem Vertreter der concessionswerbenden Firma einerseits und dem Stadtbauamte andererseits als wünschenswert bezeichnet und die k. k. Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen mit der Durchführung der bezüglichlichen Verhandlung beauftragt.

Demgemäß traten die Vertreter der k. k. Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen des Stadtbauamtes und der concessionswerbenden Gesellschaft zu einer Vorverhandlung zusammen, um zunächst die Beziehungen der Localbahnen der Wiener Stadtbahn zu der Wienflußregulierung und den Sammelcanälen zu ermitteln.

Hierauf wurde nach eingehender Erörterung des Gegenstandes in einer bei dem Herrn Bürgermeister der Stadt Wien abgehaltenen Conferenz unter Intervention der gefertigten Vertreter der k. k. Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen zwischen der Gemeinde Wien, welcher gemäß Punkt VIII, Absatz 6 des gesetzlich genehmigten Programmes, für die Wiener Verkehrsanlagen die Ausführung der im Punkt IV dieses Programmes festgesetzten Wienflußregulierung von der Commission für die Verkehrsanlagen in Wien zu übertragen ist einerseits, und der concessionswerbenden Dampftramwaygesellschaft vormalig Krauß & Comp. andererseits nachstehendes Übereinkommen getroffen:

Übereinkommen.

I. Wienflußregulierung.

A. Die oberhalb der Einmündung des Lainzerbaches in den Wienfluß gelegene Strecke.

Von der Stelle angefangen, wo die Wienthallinie von Hütteldorf kommend an das rechte Wienflußufer tritt, bis zur Einmündung des Lainzerbaches in die Wien ist derzeit eine Einwölbung nicht in Aussicht genommen und ist in dieser Strecke lediglich auf die Einhaltung einer minimalen Sohlenbreite von 20 Meter vom unteren Böschungsrande des linken Wienflußufers bis zur flußseitigen Begrenzungsmauer der Bahn gemessen, Bedacht zu nehmen.

Es kann demnach in der bezeichneten Strecke sowohl die dermalige rechte Uferböschung als auch jener Theil der dermaligen Flußsohle, welcher bei Offenhaltung einer 20 Meter breiten Sohle noch erübrigt, für die Anlage der Bahn benützt werden.

Die in dieser Strecke am rechten Ufer für die Bahn nothwendig werdenden Herstellungen haben nur nach Maßgabe des Bedürfnisses des Bahnbaues zu erfolgen und sind von der Bahnunternehmung auf deren alleinige Kosten auszuführen.

Das bei der Demolierung der bestehenden rechtsseitigen Uferpflasterungen rückgewonnene Steinmaterial bleibt Eigenthum der Gemeinde Wien.

Zu einer Kostenauftheilung zwischen der Wienflußregulierung und der Wienthalbahn gibt daher nur die Strecke von der Mündung des Lainzerbaches abwärts Anlaß, und zwar sowohl in Betreff der Kosten der Grundeinsparungen als auch in Betreff jener der baulichen Herstellungen.

Anstatt nun die Auftheilung bei jeder dieser beiden Kostenkategorien nach dem im Punkt IV, Absatz 6 des Programmes aufgestellten Principe gesondert durchzuführen, hat es sich im Laufe der Discussion, insbesondere im Hinblick auf die freiere Bewegung bei den Grundeinsparungsverhandlungen als zweckmäßig herausgestellt, darüber in Ansehung der Strecke von der Einmündung des Lainzerbaches bis zum Schikanedersteg die folgenden Pauschalvereinbarungen zu treffen.

B. Strecke von der Mündung des Lainzerbaches bis zum Schikanedersteg.

1. Grundeinsparung.

Für die Strecke von der Mündung des Lainzerbaches bis zum Schikanedersteg ist überall dort, wo die Bahnanlage und die Wienflußregulierung in unmittelbare Berührung treten, das ist von der Mündung des Lainzerbaches bis zur Stiegerbrücke und dann von der Viehtriebbrücke bis

zum Schikanedersteg die gesammte Einlösung von Grundstücken und Objecten innerhalb der unten beschriebenen und im beige-schlossenen Grundeinlösungsplane dargestellten Grenzen von der Localbahnunternehmung auf deren alleinige Kosten durchzuführen. In dem erwähnten beige-schlossenen Grundeinlösungsplane sind die Axen der Wienflus-regulierung und der Wienthalbahnlinie durch rothe Linien, die äußersten Grenzen der Bahn und der Wienflus-regulierung durch blaue Linien und die Grundeinlösungsgrenzen durch rothe, an den Bruchpunkten durch kleine rothe Ringe gekennzeichnete Linien bezeichnet.

In den Bereich dieser Grundeinlösungsgrenzen fallen insbesondere die gesammten mit nach-benannten Orientierungsnummern in der Magdalenenstraße, resp. mit den Grundbucheinlagen- und Catastralparzellennummern des VI. Bezirkes bezeichneten Realitäten.

Orientierungs-Nr.	Grundbucheinlagen-Nr.	Catastral-Parcelle Nr.
1	560	267, 268
3	561	270, 269/2
5	563	271
7	564	274
9	566	275
11	568	278
13	570	279
15	572	282
17	574	283
19	576	285
21	577	286, 287
23	578	288, 289
25	580	290/1
27	582	291/1, 291/2
29	584	294
31	586	295
33	588	297
35	589	298/1, 298/2

Zum Zwecke dieser Grundeinlösung hat die Commission für Verkehrsanlagen in Wien der Localbahnunternehmung das der ersteren für die Wienflus-regulierung und für die Herstellung der Sammelcanäle zustehende Enteignungsrecht zu übertragen, nöthigenfalls selbst um die Expropriation einzuschreiten und das Expropriationserkenntnis der Bahnunternehmung zur Verfügung zu stellen.

Sollten von den in vorangeführten Grundbucheinlagen 3. 560 bis einschließlich 589 des Grundbuchs für den VI. Bezirk inliegenden Realitäten einzelne entweder ganz oder theilweise nicht expropriert werden können und aus diesem Grunde von der Bahn nicht eingelöst werden, so hätte die Bahnunternehmung der Gemeinde Wien für die nicht eingelösten Objecte jenen Betrag zu ersetzen, welcher dem nach den Grundsätzen der Expropriation ermittelten Werte dieser Realitäten entspricht.

Die Bahnunternehmung hat die Grundeinlösung derart rechtzeitig durchzuführen, daß die Einhaltung des Bauprogrammes nicht gehindert wird.

Sollte sich infolge von Projectänderungen eine Änderung der Grundeinlösung gegenüber den in der Beilage ersichtlich gemachten und oben beschriebenen Einlösungsgrenzen als nothwendig

erweisen, so sind die aus solchen Änderungen resultierenden Mehrkosten der Einlösung von jenem der vertragsschließenden Theile zu bestreiten, auf dessen Veranlassung diese Änderung vorgenommen werden muß, oder welchem Vertragstheile dieselbe behördlich aufgetragen wurde.

Jene Theile der von der Bahnunternehmung eingelösten Flächen und Realitäten, welche außerhalb der beiden Bauobjecte, jedoch noch innerhalb projectirter Straßen verbleiben, übernimmt die Gemeinde Wien in ihr Eigenthum gegen Erfaß desjenigen Wertes an die Bahnunternehmung, welcher diesen Flächen als Straßengrund zukommt.

Von der Bahnunternehmung eingelöste Flächentheile, welche weder für Wienflußregulierung noch für die Stadtbahn benötigt werden und auch nicht in den Bereich projectirter Straßen fallen, welche somit eine anderweitige Verwertung zulassen, ist die Bahnunternehmung auf ihre Rechnung wieder zu veräußern berechtigt.

Jene Theile der eingelösten Flächen, welche zwischen der rückwärtigen Flucht der flussseitigen Mauer der Bahnanlage und der äußeren Flucht der landseitigen Bahnabflußmauer liegen, gehen als Eisenbahngrundstücke in das Eigenthum des Bahnunternehmens über, und zwar dort, wo die Flächen an Privatgründe anschließen, einschließlich eines 1 Meter breiten Schutzstreifens.

Gingegen gehen die zwischen der rückwärtigen Flucht der flussseitigen Mauer der Bahnanlage und der linksseitigen Bauwerksgrenze der Wienflußregulierung gelegenen Theile der eingelösten Flächen unentgeltlich in das Eigenthum der Gemeinde Wien über.

Es ist selbstverständlich, daß im Sinne des Punktes XIII, 3 des Programmes für die Verkehrsanlagen die Bahnunternehmung für jene bereits im Besitze der Gemeinde Wien befindlichen Flächen des Wienflußbettes und der Wienflußufer, welche für die Wienflußregulierung oder für die Bahnanlage benötigt werden, und welche nicht schon als verkäufliche Baugründe anzusehen sind, an die Gemeinde Wien keinen Einlösungs- oder Servitutbestellungspreis zu bezahlen haben wird.

2. Bauliche Herstellungen.

Hinsichtlich der baulichen Herstellungen in jenem Theile der Strecke von der Mündung des Lainzerbaches bis zum Schifanedersteg, wo die Bahnanlage und die Wienflußregulierung in unmittelbare Berührung treten, gelten folgende Bestimmungen:

Jene Herstellungen, welche für die ausschließlichen Zwecke der Wienflußregulierung oder der Wienthalbahn zu dienen haben, sind von der betreffenden Unternehmung selbst zu tragen.

Die gesammten Mauerwerksanlagen des rechtsseitigen Widerlagers der Wieneinwölbung, sowie deren Aufmauerung bis auf die in dem diesem Protokolle beigefügten schematischen Querprofile mit a m bezeichnete Höhe, welche einen Meter über den für 600 Cubikmeter secundlichen Abfluß berechneten Hochwasserspiegel liegt, einschließlich der erforderlichen Deckschichte, sonach sämtliche im schematischen Querprofile von der schraffirten Figur a b c d e f g h i k l m a umschriebenen Arbeiten einschließlich des hierbei erforderlichen Erdaushubes sammt Verführung wird die Gemeinde Wien für Rechnung der Wienflußunternehmung ausführen, jedoch hat die Bahnunternehmung der Gemeinde Wien die Kosten für jenen Theil des von letzterer bewirkten Fundament-aushubes sammt Verführung zu vergüten, welcher in das Kunstprofil der Bahn fällt und im schematischen Querprofile mit n o p q l umschrieben ist.

Schließlich wird noch bestimmt, daß das in der Strecke von der Einmündung des Lainzerbaches bis zur Stiegerbrücke bei der Demolierung der bestehenden Ufermauer der Dampftramway gewonnene Steinmaterial, insoweit diese Demolierung durch die Stadt erfolgt, in das Eigenthum der Gemeinde übergeht, und daß das bei der Demolierung der Uferpflasterungen in der Strecke von der Stiegerbrücke bis zum Schifanedersteg rückgewonnene Steinmaterial Eigenthum der Gemeinde verbleibt.

3. Ausführungsmodalitäten.

In Betreff der Modalitäten der Ausführung der gemeinsamen Zwecken dienenden Herstellungen werden nachfolgende Vereinbarungen getroffen:

In der Strecke von der Mündung des Lainzerbaches bis zum Schifanedersteg wird die rechtsseitige Ufermauer der Wienflußregulierung einschließlich des das eigentliche Einwölbungswiderlager überragenden, im Punkte 2 bereits erwähnten Mauertheiles von der Wienflußregulierungs-Unternehmung ausgeführt.

Alle übrigen für die Bahn noch erforderlichen Herstellungen werden durch die Bahnunternehmung selbst bewirkt.

In der Strecke zwischen der Badhausgasse in Hiezing und der Stiegerbrücke wird der Betrieb der bestehenden Dampftramway bis zur Fertigstellung der rechtsseitigen Ufermauer eingestellt.

Die Gemeinde wird die Arbeiten in dieser Strecke derart betreiben, daß die Betriebseinstellung der Dampftramway auf das geringste Maß und auf die Zeit von Mitte September bis Anfang Mai zweier aufeinander folgender Jahre eingeschränkt werde. Ueberdies wird die Dampftramwaygesellschaft vormals Krauß & Comp. der Stadtgemeinde noch jene Bedingungen bekanntgeben, deren Aufnahme in den mit dem Unternehmer abzuschließenden Bauvertrag die genannte Gesellschaft im Interesse des Betriebes der bestehenden Dampftramway wünschen würde, und wird seitens der Gemeinde die thunlichste Berücksichtigung dieser Wünsche, soweit dieselben mit den Interessen der Gemeinde Wien nicht collidieren, zugesichert.

Für die Dauer dieser Betriebseinstellung hat die Gemeinde Wien zu gestatten, daß in der Wiengasse in Hiezing ein provisorisches Geleise für den Betrieb der Dampftramway ausgeführt werden darf, ebenso, daß die in der Nähe der Station Hiezing der Gemeinde Wien gehörigen Grundstücke der Bahn auf die Dauer der Betriebseinstellung, jedoch mit der Einschränkung unentgeltlich zur Verfügung gestellt werden, daß allfällige bestehende Pachtverhältnisse durch die Bahn abgelöst und der früheste Zustand der Grundstücke feinerzeit wieder hergestellt werde.

Sollte die Verlegung des Lainzerbaches in die Badhausgasse in Hiezing nothwendig werden, so verpflichtet sich die Dampftramwaygesellschaft vormals Krauß & Comp., während der Dauer dieses durch die Gemeinde zu bewirkenden Canalbaues auch den Betrieb der in der Badhausgasse liegenden Dampftramwaystrecke einzustellen.

In diesem Falle wird seitens der Gemeinde Wien der Bahnunternehmung gestattet werden, in der Lainzerstraße eine größere provisorische Geleiseanlage für die Abwicklung des Verkehrs herzustellen.

Die Gemeinde wird diesen Canalbau innerhalb der für die Betriebseinstellung in der Strecke Badhausgasse—Stiegerbrücke festgesetzten Zeitperiode in möglichst kürzester Zeit vollenden.

Die Gemeinde erklärt, die Wienerflußregulierung nach Möglichkeit derart fördern zu wollen, daß die Bahn mit Ende 1897 dem Betriebe übergeben werden könne.

II. Sammelcanäle und Nothauslässe.

Dort, wo die Bahnanlage von bestehenden oder erst herzustellenden Sammelcanälen, resp. Nothauslässen gekreuzt wird, sind diese Sammelcanäle, resp. Nothauslässe auch im Bereiche der Bahn von den Unternehmungen der Wienerflußregulierung, beziehungsweise der Sammelcanäle und auf deren Kosten auszuführen, wogegen die Bahnunternehmung auf ihre Kosten die nöthigen baulichen Sicherungen zu treffen hat, damit diese Canäle und Nothauslässe infolge des Bestandes und Betriebes der Bahn nicht beschädigt oder in ihrer Functionierung gestört werden.

Schließlich erklären beide Theile, bei der Ausführung der Bauarbeiten und insbesondere bei der Reconstruction der Wienerbrücken sowie auch der Aufrechterhaltung der bestehenden Communication überhaupt beiderseits das weitestgehende Entgegenkommen beobachten zu wollen.

Für vorstehendes Übereinkommen wird die Genehmigung des Wiener Gemeinderathes und der Commission für Verkehrsanlagen in Wien vorbehalten.

Die concessionswerbende Dampftramwaygesellschaft vormals Krauß & Comp. erklärt jedoch schon derzeit, an dieses Übereinkommen bis zur definitiven Entscheidung des Wiener Gemeinderathes und der Commission für Verkehrsanlagen in Wien gebunden zu bleiben.

Die Gültigkeit dieses Übereinkommens wird einverständlich an die Bedingung geknüpft, daß die Erfüllung der in demselben von der Dampftramwaygesellschaft übernommenen Verpflichtungen dem Concessionär in den Concessionsbedingungen auferlegt wird.

Für die Dampftramwaygesellschaft vormals Krauß & Comp.:

Halla m. p.

Für die Gemeinde Wien:

Dr. Prix m. p.

Für die k. k. Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen:

Doppler m. p., k. k. Oberbaurath.

C. Werner m. p., k. k. Inspector.

Dieses Übereinkommen wurde vom Gemeinderathe mit dem Beschlusse vom 6. Juni 1893, von der Commission für Verkehrsanlagen mit dem Beschlusse vom 1. Juli 1893, von dem k. k. Handelsministerium mit dem Erlasse vom 9. August 1893, Z. 9440 genehmigt.

Inzwischen war von der k. k. Bezirkshauptmannschaft Kiezling—Umgebung mit der Kundmachung vom 24. Juni 1893, Z. 14.625 über das Project das Aufforderungsverfahren im Sinne des § 78 des Wasserrechtsgesetzes eingeleitet und die commissionelle Verhandlung für den 7., 9., 10., 12. und 14. August anberaumt worden.

Bei diesen commissionellen Verhandlungen, welche der k. k. Bezirkshauptmann Ernst von Koreß abhielt, wurden die Einwendungen der Interessenten entgegengenommen und sodann für den 30. August die Abgabe der Äußerungen der Gemeinde Wien und der Commission für Verkehrsanlagen, gleichfalls im Wege einer öffentlichen Kundmachung, festgesetzt. Demgemäß erfolgte auch an dem letzterwähnten Tage die Abgabe dieser Äußerungen, sowie der Gegenbemerkungen einzelner Interessenten; schließlich wurden die Gutachten der behördlichen Sachverständigen erstattet.

Von verschiedenen Interessenten, so von der Wienthalwasserleitung, welche ihre Einwendungen jedoch im Laufe der Verhandlungen wieder zurückzog, von der Gemeinde Hadersdorf-Weidlingau, von einer Anzahl von Gewerbetreibenden, welche des Wasserbezuges aus dem Wienflusse für industrielle Zwecke bedürfen, u. a. wurden Bedingungen gestellt, die zum Theile von der Commission für Verkehrsanlagen zugestanden wurden, zum Theile der Entscheidung der Wasserrechtsbehörde unterzogen werden müssen.

Die Bestimmung der Entschädigungsbeträge für die Grundeinlösungen wurde einer abgeordneten Verhandlung vorbehalten.

Es erschien jedoch wünschenswert, die Grundeinlösungen soweit als möglich, insbesondere soferne es sich um größere Grundflächen, wie sie für die Bassinanlagen benöthigt wurden, handelte, im Wege der Vereinbarung zu bewirken und die Commission für Verkehrsanlagen trat daher mit einzelnen Grundeigenthümern, so namentlich dem k. k. Hofjäger, der Wiener Baugesellschaft, Freiherrn von Loundon u. a. in Verhandlung.

Zum Abschlusse gelangten hievon im Jahre 1893 die Verträge mit Freiherrn von Loundon, von welchem um den Preis von 64.989 fl. 68 kr., und mit A. Kempny, von welchem um 13.800 fl. Grundflächen in Hadersdorf-Weidlingau erworben wurden.

Um einer Anzahl von Personen im XII. Bezirke, welche bisher Wienflusswasser, wenn auch ohne ein Wasserbenützungsrecht zu besitzen, zu gewerblichen Zwecken verwendeten, den Wasserbezug auch nach Durchführung der Regulierung zu sichern und so den Fortbestand dieser Gewerbebetriebe zu ermöglichen, fand sich die Commission für Verkehrsanlagen bestimmt, am 19. October 1893 mit den betreffenden Personen ein Übereinkommen wegen Zuleitung des Wassers aus dem regulierten Flußgerinne in die betreffenden Realitäten abzuschließen.

Infolge des bedeutenden Preises, welchen die Wiener Baugesellschaft bezüglich der für die Herstellung des ersten Bassins am Wienflusse von ihr zu erwerbenden Grundflächen stellte, mußte in Erwägung gezogen werden, ob diese Grundeinlösung nicht durch eine Änderung des Projectes der Stauanlagen vermieden werden könne. Thatsächlich schritt das Stadtbauamt zur Ausarbeitung eines diesbezüglichen Abänderungsprojectes, welches im December fertiggestellt und dem Magistrate vorgelegt wurde.

In der Hauptsache bestand diese Projectänderung darin, daß das erste Reservoir vom Wienflusse an den Mauerbach auf die Grundfläche verlegt wurde, welche die Commission für Verkehrsanlagen vom Freiherrn von Loudon zu einem angemesseneren Preise bereits erworben hatte. Gleichzeitig wurden in dem neuen Projecte der Stauanlagen auch jene Änderungen vorgenommen, welche durch das Ergebnis der wasserrechtlichen Verhandlung bedingt waren.

Dieses Abänderungsproject wurde noch im December an den Stadtrath geleitet. Das allgemeine Interesse, welches der Wienflußregulierung entgegengebracht wurde, befundete sich auch durch das Auftauchen von Projecten, durch welche eine nach Anschauung der Projectanten vortheilhaftere Lösung erzielt werden sollte.

So legte die Firma G. A. Wajss & Co. ein Project für die Regulierung und Einwölbung des Wienflusses unter Anwendung der Cementeisenconstruction System Monier vor.

Schließlich möge noch hervorgehoben werden, daß für die Regulierung des Wienflusses vom Schikanedersteg abwärts sowohl aus technischen als auch finanziellen Gründen die Bestimmung der Baulinie für die an dieser Strecke des Wienflusses gelegenen Stadttheile von besonderer Wichtigkeit ist. Für diesen Theil der Wienflußregulierung wird also das Ergebnis der Concurrenzverhandlung von Bedeutung sein, welche behufs Feststellung des Stadtbauplanes abgehalten worden ist.

3. Sonstige Wasserbauten.

Wienflussscunette.

Wie in den Vorjahren wurde die Wienflussscunette in den Jahren 1889—1891 im alten Wiener Gemeindegebiete und in den Jahren 1892 und 1893 auch im gesammten erweiterten Gemeindegebiete in eigener Regie ausgeführt. Die Auslagen hiefür bezifferten sich im Jahre 1889 mit 2822 fl. 8 kr., 1890 mit 2984 fl. 72 kr., 1891 mit 4028 fl. 38.5, 1892 mit 9997 fl. 39 kr. und 1893 mit 13.006 fl. 65 kr.

Bezüglich der Erhaltung der Wienflußobjecte ist Folgendes zu bemerken.

Das am 27. März 1889 im Wienflusse eingetretene Hochwasser beschädigte einen Theil der Uferverficherung am linken Ufer, unmittelbar unterhalb der Stubenthorbrücke und weiters auch an verschiedenen Stellen die Taloudpflasterungen. Im Jahre 1889 mußte das Staketengitter am linken Wienflußufer von der Reinprechtsdorferstraße bis zur Schlachthausbrücke vollständig erneuert werden.

Am 28. April 1890 verursachte ein Hochwasser erhebliche Beschädigungen an den gepflasterten Uferböschungen, und zwar an mehreren im V. Bezirke gelegenen Stellen des linken Ufers oberhalb der Schikanederbrücke und am rechten Ufer nächst der Stubenthor- und Rudolfsbrücke. In demselben Jahre wurde das Staketengitter am linken Ufer zwischen der Wäschergasse und der Pilgrambrücke vollständig erneuert.

Im Jahre 1891 verursachten die am 4. Juli und den folgenden Tagen eingetretenen bedeutenden Niederschläge an den Uferverficherungen des Wienflusses einzelne Beschädigungen.

Im Jahre 1892 wurde das bis dahin noch nicht versicherte linke Ufer des Wienflusses von der Hollergasse bis zur Maria Theresien-Brücke im XIII. Bezirke mit einer soliden Uferverficherung, bestehend aus einem Betonfundamente und einer Taloudpflasterung, versehen und daselbst, sowie am linken Ufer, in der Strecke von der Hiezingenstraße bis zur Einmündung des Ameisbaches im XIII. Bezirke ein neues Staketengitter hergestellt.

Im Jahre 1893 wurden nur kleinere Reparaturen vorgenommen.

Für die vorbezeichneten Erhaltungsarbeiten wurden während der Berichtsperiode verausgabt:

im Jahre	für Neuherstellung und Ausbesserung der Ufer- versicherungen	für Erneuerung und Ausbesserung des Wienflus- statettengitters
1889	3.131 fl. 48 fr.	1830 fl. 86 fr.
1890	3.394 „ 29 „	1014 „ 07 „
1891	1.585 „ 97 „	69 „ 92 „
1892	13.815 „ 96 „	2878 „ 27 „
1893	4.600 „ — „	400 „ — „

B. Verkehrsmittel.

a) Lohnfuhrwerk.

Die bemerkenswerteste Veränderung, welche für das Quinquennium 1889 bis 1893 auf dem Gebiete des Lohnfuhrwesens zu verzeichnen ist, bildet die Einführung einer neuen Betriebsordnung sammt Maximaltagtarif für die Fiaker und Einspänner.

Auf Grund der häufig laut gewordenen Klagen aus einheimischen und fremden Kreisen über das Wiener Lohnfuhrwerkswesen sah sich die k. k. Statthalterei im Jahre 1890 bewogen, der Frage einer Revision der Wiener Fiaker- und Einspännerordnung vom 16. December 1873, L. G. Bl. Nr. 57 näher zu treten und insbesondere eine Anpassung des Tagtarifes an die seit seiner Einführung wesentlich veränderten Verkehrsverhältnisse anzubahnen.

Über Anregung der k. k. Statthalterei stellten zu Beginn des Jahres 1890 die Gemeinde Wien, sowie die durch das Gesetz vom 19. December 1890 L. G. Bl. Nr. 45, mit Wien vereinigten Gemeinden und die Gemeinden Donauesfeld, Floridsdorf, Jedlesee und Jedlersdorf den Antrag, die k. k. Statthalterei wolle mit Rücksicht auf die vielfach geänderten Verhältnisse die Festsetzung eines neuen einheitlichen Maximaltagtarifes vornehmen.

Hierauf wurde von der k. k. Statthalterei eine Enquête zur Berathung über die Reform des Tagtarifes und der Betriebsordnung einberufen, die sich dafür aussprach, es sei an dem bisherigen Principe der fixen Standplätze festzuhalten, jedoch nach Maßgabe des Bedürfnisses auch die Errichtung freier Standplätze als zulässig zu erklären; bei Festsetzung des Tarifes seien die Taxansätze derart zu bemessen, daß in denselben auch die entsprechende Entschädigung für die verwendete Zeit zur Rückfahrt zum Standplätze mit leerem Wagen enthalten sei; für länger andauernde Fahrten sei eine der größeren Abnützung des Fahrmaterials entsprechende Entschädigung festzusetzen; als Taxsystem wurde die Streckentaxe mit Coursbuch in Vorschlag gebracht und ferner ausgesprochen, es sei in Fällen, wo etwa die Zeittaxe subsidiär zur Anwendung kommen sollte, als Zeiteinheit zur Bemessung der Taxe die Viertelstunde anzusetzen.

Das auf Grund des Ergebnisses dieser Berathungen ausgearbeitete Taxproject wurde der Behandlung nach § 51 des Gewerbegesetzes unterzogen, und es erfolgte hierauf mit Verordnung der k. k. n.-ö. Statthalterei vom 1. December 1891, Zahl 65.593, L. G. Bl. Nr. 53 die Erlassung der neuen „Betriebsordnung sammt einem Maximaltarife für die an öffentlichen Orten im Wiener Polizeirayon zu jedermanns Gebrauche bereit gehaltenen Zweispänner- und Einspänner-Lohnfuhrwerke,“ deren hauptsächlichste

Bedeutung in der Einführung eines von dem bisherigen gänzlich verschiedenen Tarxsystemes liegt. Dasselbe entspricht durchwegs den von der Enquête aufgestellten Gesichtspunkten, begegnete jedoch gleich nach seiner Einführung dem lebhaftesten Widerspruche sowohl der Fuhrwerksbesitzer als auch des Publicums. Es wurde insbesondere die Complicirtheit der Berechnung für combinirte Fahrten und die Vertheuerung, beziehungsweise die Verbilligung einzelner Fahrstrecken bemängelt.

Symptomatisch für den damaligen Widerstand der Fuhrwerksbesitzer gegen die neu eingeführte Betriebsordnung war die im Frühjahr 1892 erfolgte gänzliche Betriebs-einstellung seitens sämtlicher Fiaker und Einspänner Wiens in der Dauer von 8 Tagen.

Nachdem am 5. Mai 1892 im Landesgesetz- und Verordnungsblatte Nr. 25 die Entscheidung des k. k. Ministeriums des Innern vom 2. Mai 1892, Zahl 8661 kundgemacht worden war, mit welcher einzelne Punkte der Betriebsordnung (betreffend bestellte Fahrten, Nachbereitschaft, Wartezeit, Extragebühren, Kaffzeit, Tagesfahrten, Fahrten zu den Wettrennen in der Freudenau) abgeändert worden sind, wurde im Jahre 1893 eine abermalige Revision der Betriebsordnung und des Taxtarifes eingeleitet, welche sich mit Abschluss des Jahres 1893 noch im Stadium der Erhebungen befand.

Jedenfalls kann nicht geleugnet werden, daß die Ermittlung eines einheitlichen, einfachen und in allen Beziehungen gerechten Tarxsystemes für das Wiener Lohnfuhrwerk ganz besondere Schwierigkeiten bietet, weil das gegenwärtige Gemeindegebiet von Wien Terrainverschiedenheiten aufweist, wie sie in anderen Großstädten nicht vorkommen, von diesen jedoch der höhere oder geringere Wert der Leistung des Fuhrwerkes zum großen Theile abhängt. —

Infolge der territorialen Erweiterung des Wiener Gemeindegebietes wurden die sogenannten „Linienzeuge“ unter die Wiener Fiaker und Einspänner eingereiht.

Die Linienzeuge oder „verschönerten Kleinfuhrwagen“ hatten ihre Standorte in den außerhalb der alten Linien Wiens gelegenen Gemeinden, dienten zum Personen-transporte gemäß § 15 Punkt 4 der Gewerbeordnung, wurden auf Grund von Con-cessionen der competenten k. k. Bezirkshauptmannschaften in Betrieb gehalten und konnten je nach Wahl des Eigenthümers mit einem Pferde oder mit zwei Pferden bespannt werden.

Sie waren jedoch, da sie hauptsächlich nach und in Wien verkehrten, zur Zahlung der nach der Leopoldinischen Verordnung vom 2. December 1697 der Stadt Wien zustehenden Lizenzgebühren (im jährlichen Betrage von 15 fl. 75 kr.) verpflichtet und wurden zum Zwecke der Evidenthaltung fortlaufend mit Ziffern in weißer Farbe numeriert, welche behufs Unterscheidung von den Nummern der Wiener Fiaker und Einspänner mit einem weißen Ringe umfaßt waren.

Die Besitzer dieser Linienzeuge hatten sich bis zum Ende des Jahres 1891 zu erklären, ob sie in Zukunft ihr Gewerbe als Zwei- oder als Einspänner zu betreiben beabsichtigen; die Wagen wurden sodann anschließend an die bisher für die zur Bezeichnung der Wiener Fiaker und Einspänner verwendeten Nummern neu numeriert.

Von den Besitzern solcher Fuhrwerke ist nunmehr die für die Fiaker, beziehungsweise Einspänner vorgeschriebene Gebühr zu entrichten; dagegen wurde der sowohl diesen, als den Stellfuhrinhabern von den nunmehr einverleibten Gemeinden für die Benützung der Standplätze auferlegte Zins mit Stadtrathsbeschluss vom 22. Juni 1893 aufgehoben. —

Fiafer. — Die Anzahl der Fiaferwagen ist von 954 im Jahre 1889 auf 968 zu Ende des Jahres 1893 gestiegen. An der Vermehrung participieren 11 ehemalige Linienzeuge.

Folgende Standplätze für Fiaferwagen wurden neu errichtet:

- I. Bezirk: Akademiestraße (Grand Hotel), Am Peter, Schulerstraße.
- V. Bezirk: Griesgasse.
- VIII. Bezirk: Feldgasse.
- IX. Bezirk: Ferstelgasse.
- XIII. Bezirk: Hiefiger Hauptstraße.

Von diesen Standplätzen sind zwei selbständig, die übrigen sind Wechselplätze.

Aufgelassen wurden die Fiaferstandplätze vor der ehemaligen Verchenfelder- und Mariahilfer Linie und in der Wattgasse in Ottakring.

Einspänner. — Die Anzahl der Einspännerlicenzen ist innerhalb der Berichtsperiode von 1221 im Jahre 1889 auf 1509 im Jahre 1893 gestiegen. Der Hauptantheil an dieser namhaften Vermehrung betrifft 231 ehemalige Linienzeuge.

Folgende Einspänner=Standplätze wurden neu errichtet:

- I. Bezirk: Fleischmarkt (Hotel Rabl), Akademiestraße, Kohlmeßergasse, Judenplatz, Schreyvogelgasse.
- II. Bezirk: Jägerstraße (Ecke der Wallensteinstraße), Obere Donaustraße (Stefaniebrücke).
- III. Bezirk: Wassergasse, Beithgasse.
- IV. Bezirk: Wohllebengasse (Ecke der Heugasse), Weyringergasse.
- V. Bezirk: Maßleinsdorferstraße Nr. 11, Wehrgasse, Pilgramgasse.
- VI. Bezirk: Ammerlinggasse, Mollardgasse, Gumpendorferstraße Nr. 163.
- VII. Bezirk: Neustiftgasse (Deutsches Volkstheater).
- VIII. Bezirk: Strozsigasse.
- IX. Bezirk: Pelikangasse, Kolingasse, Pramergasse.
- X. Bezirk: Simmeringerstraße (Replerplatz).
- XI. Bezirk: Simmeringer Hauptstraße (3 Standplätze).
- XII. Bezirk: Meidling, Schönbrunnerstraße Nr. 165.
- XIV. Bezirk: Rudolfsheim, Schweglerstraße.
- XV. Bezirk: Fünfhaus, Neubaugürtel (Hotel Wimberger).
- XVI. Bezirk: Ottakring, Ottakringerstraße (Ecke der Veronikagasse); Yppengasse; Hubergasse; Kirchstätterngasse (Ecke der Thaliastraße); Wattgasse.
- XVII. Bezirk: Hernals, Alsbachstraße.
- XVIII. Bezirk: Währing, Kirchengasse (Ecke der Kreuzgasse).
- XIX. Bezirk: Döbling, Allee-gasse (Ecke der Hirschengasse); Hauptstraße (nächst dem Casino Bögernitz); Feldgasse.

Von diesen Standplätzen sind neun selbständig, die übrigen sind Wechselplätze.

Omnibusfuhrwerk. — Die Verminderung des im Betriebe stehenden Omnibusfuhrwerkes, die bereits in dem Verwaltungsberichte für das Jahr 1888 constatirt worden ist, hat seither weitere Fortschritte gemacht, indem seit dem Beginne des Jahres 1889, trotz der Neuverleihung mehrerer Licenzen, die Gesamtzahl von 640 auf 588 Licenzen gesunken ist.

Im Zusammenhange mit dieser Verringerung der Fahrbetriebsmittel steht auch die Auflassung einer Reihe von Fahrstrecken. Es wurden in der Zeit von 1889 bis 1893 folgende Fahrstrecken eröffnet und wieder aufgelassen:

Hegendorf—Meidling—Wien, Ober-Laa—Wien, Gaudenzdorf (Dampftramway)—Wien, Hauptpostamt Wien—Postamt Raifermühlen, Neulerchenfeld—Burggasse—Stefansplatz—Margerlinie, Ober-St. Veit—Hiezing, Kaiser-Ebersdorf—Simmering—Wien (vorläufig außer Betrieb).

Von früher bereits bestandenen Fahrstrecken wurden folgende aufgelassen:

Kalksburg—Wien, Rufsborferlinie—Sechshaus, Franz Josefs-Bahn—Meidling, Heiligenstadt—Hof.

Fortwährend befahren werden folgende neu eröffnete Strecken:

Neustift am Walde—Währingerlinie, Hernals (Esterleinplatz)—Neuwaldegg (vom 15. Mai bis 15. September an Sonn- und Feiertagen), Wiedener Hauptstraße—Majleinsdorferlinie—Kaiser Franz Josefs-Spital (X. Bezirk), Neubaugürtel—Märzstraße—Schweglerstraße—Moritzgasse.

Ein zeitweiliger Omnibusverkehr findet von einzelnen Theatern und Circus-Etablissements nach Schluß der Vorstellungen statt; ferner gelegentlich von Ausstellungen und Festveranstaltungen in der Rotunde, anlässlich des internationalen Saatenmarktes (zwischen der Productenbörse und dem städtischen Lagerhause), gelegentlich der Ruderregatten und Wettschwimm-Meetings (nach und von der Ragnanerbrücke, beziehungsweise dem Communalbade) und an den Tagen Allerheiligen und Allerseelen (von und zu den Friedhöfen).

Der territoriale Umfang der Genossenschaft der Stellfuhrinhaber, welcher früher auch die nach Wien verkehrenden Stellfuhrinhaber der politischen Bezirke Hernals, Sechshaus, Bruck a. d. Leitha und Korneuburg in sich begriff, wurde mit Statthaltereis-Erlass vom 19. September 1892, Z. 52.440, beziehungsweise Handelsministeriales-Erlass vom 29. Mai 1893, Z. 55.488/92 auf das Gemeindegebiet von Wien eingeschränkt.

b) Verkehr auf dem Wiener Donaucanal.

In den Jahren 1889 bis 1893 ist in dem Bestande der Überfuhren im Wiener Donaucanale keine Veränderung eingetreten. Die bei der ehemaligen Spittelauerlinie bestehende Rollüberfuhr wurde im Jahre 1889 mit Zustimmung der k. k. n.-ö. Statthaltereie an den Unternehmer Anton Wagner mit der Concessionsdauer bis 30. April 1890 übertragen.

Aus Anlaß der Verlegung der Abgangsstiege für die Propellerüberfuhr beim Kaiserbade hat die k. k. n.-ö. Statthaltereie mit Erlass vom 18. Juni 1889, Z. 22.543 die Verückung der Fischergeschirre im Donaucanale stromabwärts gegen die Stephaniebrücke genehmigt.

Weiters hat dieselbe mit Erlass vom 27. Mai 1890, Z. 31.379 die Concession für den Betrieb der Rollüberfuhren des Johann Ev. Leeb nächst der Kriegler- und der Wassergasse bis 14. Mai 1895 und mit Erlass vom 6. Juni 1890, Z. 31.699 die Concession für den Betrieb der Rollüberfuhr nächst der ehemaligen Spittelauerlinie bis 30. April 1895 verlängert.

Die Concession der Ersten k. k. priv. Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft zu einem regelmäßigen Verkehre auf dem Wiener Donaucanale mit kleinen Dampfbooten wurde mit Erlaß der k. k. n.-ö. Statthalterei vom 30. März 1889, Z. 4815 in den Punkten 2, 3 und 6 dahin abgeändert, daß dieselben nunmehr lauten:

„2. Hierzu ist die nach Maßgabe des sich zeigenden Bedarfes erforderliche Anzahl von Localdampfbooten in Betrieb zu setzen, wobei insbesondere die mit dem Erlasse vom 18. October 1888, Z. 42.681 genehmigten Localdampfboote mit der Bezeichnung I bis einschließlich VI zu berücksichtigen sind.

3. Bei Benützung anderer Schiffe als der vorerwähnten Localdampfboote ist vorher unter Vorlage der Schiffspläne im Sinne des mit der Ministerialverordnung vom 21. April 1884, R. G. B. Nr. 61 abgeänderten § 26 der provisorischen Schiffahrts- und Strompolizeiordnung für die Donau (II. Abschnitt B III) um die h. o. Genehmigung anzufuchen.

6. Die Aufnahme oder das Absetzen von Personen oder Gepäck darf nur bei den eigentlichen Landungsplätzen stattfinden. Das bloße Anlegen oder Ankern der zur Localfahrt verwendeten Schiffe ist jedoch außer den im Punkte 4 bestimmten Landungsplätzen auch noch an jenen Uferstellen gestattet, für welche die Gesellschaft eine besondere Genehmigung der k. k. Statthalterei erwirkt hat.“

Endlich hat die k. k. n.-ö. Statthalterei mit Erlaß vom 12. April 1889, Z. 19.459 der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft die Bewilligung zur Aufstellung eines Landungsobjectes am linken Donaucanalufer in der Freudenau und zwar 1108,5 Meter unterhalb der Axe der Staatseisenbahnbrücke, beziehungsweise zur Verlegung der bereits mit der Concession genehmigten Landungsstelle Freudenau erteilt, und mit Erlaß vom 5. Juni 1889, Z. 10.826 zum Anlegen und Ankern der Localschiffe nachstehende Uferstrecken des Wiener Donaucanales bewilligt.

1. Die 515 Meter lange, am rechten Ufer von der Donauuferbahnbrücke bei Rußdorf stromabwärts gelegene Strecke;

2. die 180 Meter lange, von der Axe der Augartenbrücke am linken Ufer stromabwärts gelegene Strecke;

3. die 227 Meter lange, von der Axe der Stephaniebrücke am rechten Ufer stromabwärts gelegene Strecke, in welcher sich auch die genehmigten zwei Landungsplätze befinden;

4. die 230 Meter lange, von der Axe der Alpernbrücke am linken Ufer stromaufwärts gelegene Strecke;

5. die 170 Meter lange, von der Alpernbrücke am linken Ufer stromabwärts gelegene Strecke. —

Mit der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 9. December 1889, R. G. B. Nr. 190 wurde der § 21 des II. Abschnittes der provisorischen Schiffahrts- und Strompolizeiordnung für die Donau vom 31. August 1874, R. G. B. Nr. 122, welcher Abschnitt die Bestimmungen für den Donaucanal enthält, abgeändert. Der bezeichnete Paragraph lautet nunmehr, wie folgt:

„Mit dem Beginne des Eisrinnens am Donauströme bei Wien, oder wenn der Wasserstand am Schwimmthorpegel in Rußdorf auf 1.15 Meter unter Null fällt, wird das Schwimmthor an der Mündung des Wiener Donaucanales bei Rußdorf vorgelegt und hiedurch die Canaleinfahrt thalwärts gesperrt. Die Einfahrt von Wasserfahrzeugen, welche zu Berg in den Canal einfahren wollen, ist von diesem Zeitpunkte an nur mit Bewilligung der Strombehörde (k. k. n.-ö. Statthalterei) gestattet.

Sobald das Schwimmthor anlässlich des Eintrittes der winterlichen Ereignisse eingehängt ist, dürfen — mit Ausnahme der Rettungszillen und der Fischegeschirre — nur jene Wasser-

fahrzeuge und schwimmenden Bauwerke im Wiener Donaucanal belassen, gegebenenfalls zur Überwinterung aufgestellt werden, für welche die specielle Bewilligung der Strombehörde (k. k. n.-ö. Statthalterei) erwirkt wurde.

Insbesondere dürfen Wasserfahrzeuge von 32 Meter Länge und darüber nur in der Canalstrecke von der Brücke der privilegierten österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft abwärts überwintern.“

Mit Erlass der k. k. n.-ö. Statthalterei vom 1. August 1890, Z. 31.097 wurde dem August Kroi die Concession zum Betriebe einer Propellerüberfuhr über den Donauström vom Handelsquai beim städtischen Lagerhause nach Kaifermühlen erteilt; der Unternehmer hat jedoch von dieser Concession noch keinen Gebrauch gemacht.

Den kleinen Flößen (Welsern, Bierzwingern und Wachauern) wurde mit Statthaltereierlass vom 11. Juni 1892, Z. 35.160 die unmittelbare Einfahrt in den Wiener Donaucanal bis auf Weiteres gegen Widerruf unter nachstehenden Bedingungen gestattet:

1. Als Lände für die bezeichneten Flöße wird vorläufig das linke Ufer des Wiener Donaucanals in der Strecke von der Kaiser Franz Josephs-Regierungs-Jubiläumsbrücke aufwärts in einer Länge von 600 Meter bestimmt; am stromauf- und stromabwärtigen Ende dieser Lände werden Tafeln angebracht, welche eine diese Widmung der Uferstrecke kennzeichnende Aufschrift tragen.

2. In dieser Canalstrecke haben alle der vorbezeichneten Floßgattungen angehörigen Fahrzeuge zu landen; an dieser Landungsstrecke werden alle jene Amtshandlungen vorgenommen werden, denen sich die Führer von Ruderfahrzeugen sonst vor der Einfahrt in den Wiener Donaucanal zu unterziehen haben.

3. Die directe Einfahrt ist von 7 $\frac{1}{2}$ Uhr morgens bis Sonnenuntergang mit Ausnahme jener Zeit gestattet, wo das aus Linz kommende große Personendampfschiff an der Station Rußdorf liegt.

An Sonn- und Feiertagen in der Zeit vom 1. Mai bis 15. September ist die Einfahrt auf jene Stunden beschränkt, während welcher auch bisher die Einfahrt von Fahrzeugen in den Wiener Donaucanal zulässig war.

4. Außer dieser Zeit darf in den Donaucanal nicht eingefahren werden, ebenso dann nicht, wenn der Donaucanal etwa wegen eines Schiffsunfalles oder aus einem ähnlichen Grunde abgesperrt werden muß. Behufs Signalisierung dieses Verbotes wird bei der Agentie der Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft in Rußdorf beim Wächterhause Nr. 7 der k. k. Staatsbahnlinie Wien—Eger in Kahlenbergerdorf und beim Stromaufsichtsposten in der Kuchelau eine blauweiße Fahne aufgezogen. Sobald die blauweißen Signalfahnen aufgezogen sind, haben daher alle für den Donaucanal bestimmten Fahrzeuge außerhalb des Canals anzulegen.

5. Die vorläufig als Ländepplatz bestimmte Uferstrecke oberhalb der Jubiläumsbrücke darf nur für Ländezwecke benützt werden, unter keinen Umständen darf dort ein Ausladen von Waren insbesondere von verzehrungssteuerpflichtigen Gegenständen erfolgen.

C. Straßenpolizei.

Passageordnung. — Zur Regelung des Straßenverkehrs wurden vom Magistrat innerhalb der Berichtsperiode folgende Kundmachungen erlassen:

1. vom 9. April 1889, Z. 322.906, für das Kohlen- und sonstige Lastenfuhrwerk in der Löwengasse im III. Bezirke;

2. vom 13. Juli 1889, Z. 179.389, für das Heu- und Strohfuhrwerk zu den k. k. Magazinen in der Florianigasse im VIII. Bezirke;

3. vom 26. März 1892, Z. 52.481, über die Verwendung von Cabs zu Materialverföhrung;

4. vom 15. September 1892, Z. 165.196, bezüglich des Kohlen- und sonstigen Lastenfuhrwerkes von der Unteren zur Oberen Augartenstraße im II. Bezirke;

5. vom 5. November 1892, Z. 168.168, betreffend die Reinhaltung der Straßen, Plätze und Häuser im Wiener Gemeindegebiete;

6. vom 7. Jänner 1893, Z. 205.205, für die von und zur Türkenchanze verkehrenden Lastwagen;

7. vom 4. März 1893, Z. 150.737, rücksichtlich des Führens von mehr als zwei nebeneinander gekoppelten Pferden durch den engeren Theil der Johannesgasse in Weinhaus, im XVIII. Bezirke;

8. vom 16. September 1893, Z. 132.248, für den Verkehr der Wagen zum und vom Wildpretmarkt im I. Bezirke;

9. vom 26. August 1893, Z. 212.294 ex 1892, bezüglich der Verladung und des Transportes von Eisenobjecten;

10. vom 7. October 1893, Z. 154.497, betreffend die Reinigung der Trottoirs und Gehwege von Schnee und Eis im Wiener Gemeindegebiete;

11. vom 7. October 1893, Z. 158.768, bezüglich des Lastenfuhrwerkes durch den engeren Theil der Johannesgasse in Grinzing im XIX. Bezirke;

12. vom 21. October 1893, Z. 8041, betreffend Steckschilder, Sonnenschutzplachen, Laternen etc.

13. vom 2. December 1893, Z. 189.528, betreffend die Zu- und Abfahrt beim Raimundtheater im VI. Bezirke.

Benützung städtischen Grundes durch Private. — Im Laufe der Berichtsperiode wurden und zwar während der Jahre 1889—1891 im ehemaligen, in den Jahren 1892 und 1893 im gesammten erweiterten Gemeindegebiete Bewilligungen ertheilt:

	im Jahre				
	1889	1890	1891	1892	1893
zur Anbringung von:					
Gewölbsportalen mit Plachen	83	72	125	85	75
" " ohne "	26	22	29	77	53
Schaukästen	102	76	68	99	63
Sonnenschutzplachen	26	16	10	42	4
Gewölbsportal-Laternen	194	84	228	102	42

Die Zahl der vom Magistrate, beziehungsweise den magistratischen Bezirksämtern gefällten Straferkenntnisse wegen Übertretung von straßen-, sicherheits- und reinlichkeitspolizeilichen Vorschriften bezifferte sich im Jahre 1889 mit 5454, 1890 mit 7689, 1891 mit 6664, 1892 mit 6455 und 1893 mit 7279.