X. Verkehrswege und Verkehrsmittel.

A. Verkehrswege.

a) Gemeindeftraßen.

1. Straßen- und Brückenbenennungen.

Die im Jahre 1893 zur Abänderung der gleichlautenden Straßenbezeichnungen in Wien eingesetzte Commission arbeitete zwei Operate aus, von denen das eine die Neubenennung der gleichnamigen Straßen, Gassen und Plätze im ganzen Wiener Gemeindegebiete, das andere aber nur die Beseitigung der gleichen Straßennamen in ein und demselben Gemeindebezirke betraf; gleichzeitig nahm sie eine Revision der mit Gemeinderathsbeschluss vom 27. Mai 1873 festgesetzten Normen für Straßenbenennung vor und verfasste einen dieselben ergänzenden Entwurf, der mit den vorerwähnten Operaten dem Stadtrathe zur Beschlussfassung vorgelegt wurde.

Derfelbe hat in seiner Sitzung am 7. Februar 1894 die Normen für die Benennung der Straßen, Gassen und Plätze in Wien und für die Numerierung der Gebäude daselbst nach dem vorgelegten Entwurfe genehmigt; dessen wesentliche Punkte lauten wie folgt:

1. Die Benennung der Straßen, Gassen und Plätze hat zu erfolgen:

- a) nach topographischen Bezeichnungen;
- b) wenn hiezu kein Anhaltspunkt vorhanden ist, nach wichtigen localen Begebenheiten;
- c) falls auch letztere fehlen, nach Personen, die sich durch ihr Wirken einer öffentlichen Ehrung verdient gemacht haben.

Eine Benennung der Straßen zc. nach lebenden Personen findet nicht statt.

2. Die Benennung der Straßen, Gassen und Plätze hat derart zu geschehen, dass jeder Name in dem ganzen Gebiete Wiens nur einmal vorkommt.

3. Wird ein Straßenzug durch große Plätze, breite Straßen, Brücken, durch ein Flussbett, einen Einschnitt, Damm oder durch ein anderes Object unterbrochen, so soll jeder Theil des Straßenzuges einen besonderen Namen erhalten; auch ist auf die Bezirksgrenzen thunlichst Rücksicht zu nehmen.

4. Die Straßen und Gassen haben für sich abgeschlossen fortlaufende Nummern zu erhalten, und zwar rechts die geraden und links die ungeraden.

5. Die niederen Nummern haben in den Längensstraßen bei der dem Centrum, d. i. dem Stephansplatze zugekehrten Seite, in den Quersstraßen in der Regel an der linken Seite zu beginnen. Längensstraßen sind jene, welche in radialer Richtung zur Inneren Stadt verlaufen; alle anderen sind Quersstraßen.

Das Gleiche hat für die Gassen zu gelten.

6. Plätze sind im Kreise mit fortlaufenden Zahlen von links nach rechts zu versehen.

7. In der Inneren Stadt sind einerlei Straßenausschrifts- und Nummerntafeln, in den Bezirken II—XIX aber verschiedene, und zwar in den Längensstraßen (=gassen) und Plätzen länglich viereckige, in den Querstraßen (=gassen) ovale Tafeln anzubringen.

Weiteres hat der Stadtrath in seiner Sitzung am 7. Februar beschlossen:

1. Die behufs Abänderung der gleichnamigen Straßenbezeichnungen im ganzen Wiener Gemeindegebiete von der Commission im ersten Operate erstatteten Vorschläge sind in Druck zu legen und unter Zugrundelegung der genehmigten Normen den Bezirksausschüssen zur Äußerung hinauszugeben.

2. Die Auswechslung der Straßenausschrifts- und Hausnummertafeln in den neu zu bezeichnenden Straßen und der Straßenausschriftstafeln in den anderen Straßen der Bezirke X bis XIX hat auf Kosten der Gemeinde zu erfolgen.

Nach Einholung der gutächtlichen Äußerungen der Bezirksausschüsse wurde das auf Grund derselben ergänzte Operat dem Stadtrathe wieder vorgelegt, welcher im Juli die Neubenennung von 540 gleichnamigen Straßen, Gassen und Plätzen in Wien vornahm, wobei er sich an jene Grundsätze hielt, die der Commission bei Erstattung ihrer Vorschläge zur Richtschnur gedient hatten, nämlich:

1. Thunlichste Belassung der Straßenbezeichnungen in den Bezirken I—X mit Rücksicht auf die grundbüchlichen Verhältnisse, weil in den Grundbüchern dieser Bezirke bei jeder Einlage der Straßename eingeschrieben ist;

2. Beibehaltung des Namens jener Straße in den Bezirken XI—XIX, welche unter den gleichnamigen Straßen, Gassen und Plätzen in diesen Bezirken die größere oder größte Häuserzahl hat.

3. Benennung der Hauptstraßen in den einverleibten Gemeinden nach deren Namen, wenn der Bezirk eine andere Bezeichnung hat.

Im August 1894 wurden die zur Auswechslung der Straßenausschrifts- und Hausnummertafeln in den neu benannten Straßen und der mit der früheren Gemeindebezeichnung versehenen Straßenausschriftstafeln in den übrigen Straßen der Bezirke X—XIX erforderlichen Arbeiten und Lieferungen im Offertwege vergeben und wurde die Auswechslung der Tafeln innerhalb der festgesetzten Frist von sechs Monaten, d. i. bis anfangs Februar 1895 durchgeführt, während welcher Zeit ungefähr 1810 Straßenausschrifts- und 11.070 Hausnummertafeln abgenommen und rund 2390 Straßenausschrifts- und 12.790 Hausnummertafeln angebracht worden sind.

Außer den Straßen, die anlässlich der Abänderung der gleichen Straßennamen neu benannt wurden und hier wegen Raum mangels nicht namentlich angeführt werden, wurden noch folgende Verkehrsobjecte, die bisher noch ohne Bezeichnung waren, oder im Laufe der Berichtsperiode erst eröffnet wurden, neu benannt:

Im Jahre 1894 im II. Bezirke: Die Hirschvogelgasse, zwischen der Dthmar- und Gerhardusgasse, nach dem 1553 verstorbenen Geometer und Zeichner August Hirschvogel, welcher den ersten Plan von Wien entwarf; die Karl Meißlstraße, zwischen der Wasnergasse und dem Wallensteinplatz, nach dem 1894 verstorbenen Stadtrathe Karl Meißl; die Leithastrafe auf der Baugruppe der Reihe IX in der Donaustadt; die Marinelligasse, zwischen der Tabor- und Nordbahnstraße, oberhalb der Schweidlgasse, nach dem dramatischen Dichter und Erbauer des Leopoldstädtertheaters Karl Edlen von Marinelli; die Dspelgasse, abzweigend von der Jnnstraße, nach dem Stüchhauptmann und Stadtzeugwart Anton Dspel, der im Jahre 1732 die Pfarrkirche St. Leopold erbaute.

Im III. Bezirke: Die Hegergasse bei Dr.-Nr. 27 Tafelgasse, nach dem Lehrer der Stenographie Ignaz Jakob Heger und der Landstraße-Gürtel, der Theil der Gürtelstraße von der ehemaligen Belvederelinie bis zum Donaucanal.

Im V. Bezirke: Die Geigergasse, bei Dr.-Nr. 41 Maßleinsdorferstraße, nach dem im Jahre 1880 verstorbenen Historienmaler Peter Johann Geiger und die Stöbergasse, zwischen der Siebenbrunnen- und Stollberggasse bei der Landwehr-Kaserne, nach dem im Jahre 1858 verstorbenen Kupferstecher Franz Stöber.

Im VI. Bezirke: Die Grabnergasse, die Fortsetzung der Webgasse, zwischen der Gumpendorferstraße und Mollardgasse, nach dem im Jahre 1893 verstorbenen Bezirksvorsteher Johann Grabner.

Im XII. Bezirke: Die Bethlegasse, die bei der Kat.-Parz. 461/1 der ehemaligen Gemeinde Hengendorf an der Schönbrunner-Allee eröffnete Gasse, nach dem im Jahre 1866 verstorbenen Jttar Dominik Grafen Bethlen und die Schwenkgasse, abzweigend von der Tivoligasse im Gebiete der früheren Gemeinde Unter-Meidling, nach dem verstorbenen Apotheker und Gemeinderathe von Unter-Meidling L. Schwenk.

Im XIII. Bezirke: Die Drechslergasse, die im ehemaligen Penzinger Gemeindegebiete gelegene Verlängerung der Randlergasse, nach dem im Jahre 1852 verstorbenen Compositieur und Kapellmeister von St. Stefan Josef Drechsler; die Neue Weltgasse, die 1. Längenstraße auf den Frankl'schen Gründen in der ehemaligen Gemeinde Unter-St. Veit und die Leybergasse, bei Dr.-Nr. 41 Penzingerstraße, nach der Künstlerfamilie Leyber.

Im XIV. Bezirke: Die Heinickegasse, die Fortsetzung der Braunhirschengasse, zwischen der Rauchfangkehrergasse und der Sechshäuserstraße, nach dem Erfinder der Taubstummensprache Samuel Heinicke.

Im XVI. Bezirke: Die Klausgasse, die zweite Parallelgasse zur Panikengasse bei Dr.-Nr. 81 Thaliastraße, nach dem im Jahre 1893 verstorbenen Maler und Kupferstecher Johann Klaus und die Kreitnergasse, die erste Parallelgasse zur Panikengasse bei Dr.-Nr. 75 Thaliastraße, nach Michael Kreitner, Ehrenbürger und Gemeinderath von Ottakring.

Im XVII. Bezirke: Die Richthausengasse, vor dem Hernalser Schlachthause und dem Friedhofe gelegen, nach dem Erbmünzmeister Johann Konrad Richthausen, Freiherrn von Chaos; die Roggendorfgasse, die von der Comeniusgasse zum Schlachthause führende Gasse, nach dem Freiherrn von Roggendorf, Patronats Herrn von Hernals im XVI. Jahrhunderte und die Schadinagasse, die bei Dr.-Nr. 152 Hernalser Hauptstraße abzweigende Quergasse, nach dem verstorbenen Pfarrer von Dornbach Johann B. Schadina.

Im XVIII. Bezirke: Die Myrenhoffgasse, Quergasse zwischen der Lustkandl- und Sobieskygasse, nach dem im Jahre 1819 verstorbenen k. u. k. Feldmarschall-Lieutenant und dramatischen Dichter Cornelius von Myrenhoff.

Im Jahre **1895** wurden neu benannt:

Im II. Bezirke: Die Rebhanngasse, zwischen der Nordbahn- und Dresdnerstraße einerseits und dem Nordwestbahnkörper anderseits, nach dem Hofrathe und Professor an der Technik Georg Rebham, Ritter von Aspernbruck, dem Erbauer der Aspernbrücke.

Im III. Bezirke: Die Guglgasse, vom Franzosengraben in die Döblerhoffstraße im XI. Bezirk führend, nach der zuerst daselbst ansässig gewesenenen Gärtnerfamilie Gugl.

Im VI. Bezirke: Die Röstlergasse, zwischen Dr.-Nr. 40 Magdalenenstraße und Dr.-Nr. 33 Gumpendorferstraße, nach dem langjährigen Bezirksvorsteher Adam Röstler.

Im X. Bezirke: Der Paltrampplatz, an der Kreuzung der Angeli- mit der Van der Müllgasse, nach einem alten Wiener Bürgergeschlecht und der Suchenwirtplatz, an der Kreuzung der Angeli- und Columbusgasse, nach dem berühmten Wappendichter des XIV. Jahrhunderts Peter Suchenwirt.

Im XI. Bezirke: Die Brehmstraße, abzweigend von der Leberstraße, nach dem Naturforscher Brehm; die Brühlgasse bei Dr.-Nr. 301 Kaiser Ebersdorferstraße, nach der Brühlwiese daselbst; die Dopplergasse, zwischen Dr.-Nr. 11 und 13 Molitorgasse, nach einer alten Simmeringer Familie; die Grindlergasse, zwischen Dr.-Nr. 57 und 59 Simmeringerstraße, nach dem 1815 verstorbenen Ortsrichter Johann Grindler; die Haslauergasse, zwischen Dr.-Nr. 41 und 43 Dorfgasse, nach Johann Hasplauer, Ortsrichter daselbst um das Jahr 1694; die Kapleigasse, ein Straßenzug bei der Pfaffenuau in Kaiser-Ebersdorf, nach der Nied „Kaplei“; die Krautgasse, bei Nr. 367 Schmidgunstgasse, nach der Niedbezeichnung daselbst; die Kröplergasse, eine Sackgasse bei Dr.-Nr. 8 Krausegasse, nach der daselbst seit vielen Jahren ansässigen Familie Kröppler; die Mückgasse, bei Dr.-Nr. 165 Simmeringer Hauptstraße, nach Peter Mück, Ortsrichter in Simmering um das Jahr 1760; die Pachmayergasse, zwischen 39 und 41 Simmeringer Hauptstraße, nach dem Ortsrichter Georg Pachmayer (1721—1727); die Pfaffenaugasse, ein Straßenzug in der Pfaffenuau, nach derselben so bezeichnet; die Wiedermanngasse, eine von der Schmidgunstgasse abzweigende Sackgasse, nach der daselbst sesshaften Familie Wiedermann und die Zwicklgasse, hinter der Kirche in Kaiser-Ebersdorf gelegen, nach dem Ortsrichter Johann Zwickl (1787—1812).

Im XIII. Bezirke: die Freyenthurmstraße, der zwischen der Rosenthalgasse und der Hüttelbergstraße gelegene Straßenzug nach dem Beinamen des Geschlechtes der Utendorfer (Hütteldorfser); die Gobergasse, zwischen der Saurau- und Wambacher- gasse, nach dem 1883 verstorbenen Bürgermeister von Lainz, Franz Gober; die Mucha- gasse, bei Dr.-Nr. 18 Speisingerstraße, nach dem verstorbenen k. u. k. Hoflieferanten und Speisinger Gemeinderathe Rudolf Mucha; die Premreinerstraße, welche von der Rohrbacherstraße zur Verbindungsbahn führt, nach Michael Premreiner, dem letzten Ortsrichter und ersten Bürgermeister von St. Veit und die Keillgasse, bei Dr.-Nr. 9 Speisingerstraße, nach dem in Speising verstorbenen Hausbesitzer und verdienstvollen Arzte Keill.

Im XIV. und XV. Bezirke: Der Reithofferplatz, der von der Ponthon- Zammengasse, Goldschlag- und Märzstraße begrenzte Platz, nach dem Fabrikbesitzer Johann R. Reithoffer.

Im XVIII. Bezirke: Die Argauergasse, bei Dr.-Nr. 70 Währing-Weinhaus- straße nach der daselbst sesshaften Familie Argauer, ferner die Marjanogasse (als Verlängerung der ehemaligen Stefaniestraße), nach dem im Jahre 1871 verstorbenen Feldmarschall-Lieutenant und Schriftsteller Ritter von Marjano.

Im XIX. Bezirke: Die Blaasstraße, zwischen der Dittes- und Cottagegasse, nach dem im Jahre 1894 verstorbenen Historienmaler, Professor Karl Ritter von Blaas, ferner in der ehemaligen Catastralgemeinde Kahlenbergerdorf: die Bloschgasse, nach dem im Jahre 1892 daselbst verstorbenen Ortspfarrer Dunstan Blosch; die Willergasse, nach Johann Freiherr von Willer, welcher anfangs dieses Jahrhunderts im Kahlenbergerdorfe als Wohlthäter wirkte; die Eiserne Handgasse, nach der alten Bezeichnung eines Wegweisers daselbst; die Geigeringasse, im Volksmunde bereits früher so benannt; die Hirnbrechergasse, gleichfalls nach der im Volke schon seit Jahren dafür gebräuchlichen Bezeichnung; der Jungherrnsteig, nach einer Ried daselbst; die Kinderasylgasse, nach der Humanitätsanstalt in dieser Gasse; der St. Georgplatz, nach dem Kirchenpatron vom Kahlenbergerdorf; die Schablergasse, nach der Ried daselbst; der Waldbachsteig, nach dem ihm entlang fließenden Waldbache und die Wigandgasse, nach dem im Jahre 1348 verstorbenen Studierenden der Theologie Wigand von Theben, der als Herzog Otto's Spasmacher unter dem Namen „Pfaff vom Kahlenberg“ bekannt ist.

In Abfall kam im VII. Bezirke die Marzellingasse durch Einbeziehung derselben in einen Baublock.

Abgeändert wurden:

Im XI. Bezirke: Die frühere Haydgasse in Klebingergasse, nach dem im Jahre 1865 verstorbenen Ortspfarrer Josef Klebinger.

Im XIX. Bezirke: Die Rosinagasse in Glasgasse, nach dem im Jahre 1831 verstorbenen Jugendschriftsteller Jacob Glas.

Die große Anzahl der im Jahre 1895 erfolgten Straßenbenennungen erklärt sich daraus, daß in einigen der mit Wien vereinigten Gemeinden, wie z. B. Kahlenbergerdorf, viele Verkehrswege keine officiële Bezeichnung hatten; es war daher deren Benennung nothwendig.

Im Jahre **1896** wurden neu benannt:

Im II. Bezirke: Die Hillerstraße, in die Borgartenstraße bei der neuerbauten Artilleriekaserne mündend, nach dem im Jahre 1819 verstorbenen k. u. k. Feldzeugmeister Freiherrn von Hiller; der Santa Lucia-Platz, an der Ausstellungsstraße vor der neuen Infanterie-Kaserne gelegen, zur Erinnerung an den Sieg der österreichischen Armee bei Santa Lucia am 6. Mai 1848; die Spaungasse, bei Dr.-Nr. 87 Klosterneuburgerstraße in die Burghartgasse abzweigend, nach dem im Jahre 1849 verstorbenen Geschichtsforscher Anton Ritter von Spaun und die Wegstraße, zwischen dem Donau-canale und der Jägerstraße nächst der Leipzigerstraße gelegen, nach dem im Jahre 1895 verstorbenen Leiter der Donauregulierung Hofrath Gustav Ritter von Weg.

Im V. Bezirke: Die Flurschützstraße, rückwärts vom Hundstürmer Friedhofe nächst der Kostergasse und parallel mit derselben gelegen, nach dem im Jahre 1895 verstorbenen Bezirksvorsteher Johann Flurschütz.

Im VII. Bezirke: Die Stollgasse, zwischen der Kaiserstraße und dem Neubaugürtel, zunächst dem Erzherzogin Sofien-Spitale, nach dem Arzte und medicinischen Schriftsteller Maximilian Stoll; ein Theil dieser Gasse liegt derzeit im XV. Bezirke.

Im X. Bezirke: Die Randhartingergasse, die zweite oberhalb der Absberggasse und parallel mit derselben laufende Gasse, nach dem im Jahre 1893 verstorbenen Musikdirigenten und Compositenr Benedikt Randhartinger; die Reisingergasse,

zwischen der Absberg- und Randhartingergasse parallel mit derselben gelegen, nach dem im Jahre 1893 verstorbenen Gemeinderathe Casimir Reisinger; die Thavonatgasse, oberhalb der Randhartingergasse in paralleler Richtung mit derselben, nach dem Hofkammer- und Bankdeputationsrath Ignaz Ferdinand Thavonat von Thavon, von dem die Thavonatstiftung errichtet wurde.

Im XIII. Bezirke: Die Fünkhgasse, auf der Cat.-Parz. 591 parallel mit der Linzerstraße laufend, nach dem im Jahre 1889 verstorbenen Med. Dr. Hermann Fünkh; die Jenuhgasse, zwischen der Cumberlandstraße und Hadikgasse gelegen, nach dem im Jahre 1848 verstorbenen Rechtslehrer und Fachschriftsteller Dr. Sebastian Jenuh; die Mitisgasse, in die Linzerstraße bei Baustelle I, Cat.-Parz. 591/1 mündend, nach dem im Jahre 1842 verstorbenen Techniker und Fachschriftsteller Heinrich Eden von Mitis; die Moßbachergasse, gleichfalls in die Linzerstraße bei Baustelle II, Cat.-Parz. 591/2 mündend, nach dem im Jahre 1855 verstorbenen Georg Moßbacher, letzten Ortsrichter von Baumgarten und die Neubeckgasse, zwischen der Breitenfurthherstraße und der Kueffsteingasse, nach dem Kanzelredner Kaspar Neubeck.

Im XV. Bezirke: Die an der Schmelzbrücke gelegene Häusergruppe mit Schmelzbrücken-Rampe.

Im XVIII. Bezirke: Die Strehlgasse, bei Dr.-Nr. 4 Neustift am Walde in diese Straße mündend, nach dem im Jahre 1862 verstorbenen Director der Normal-Hauptschule St. Anna Johann Strehl, Herausgeber mehrerer Lehrbücher für Mathematik.

Im XIX. Bezirke: Die Karthäuserstraße, von der Sievingerstraße auf den neuen Friedhof daselbst führend, nach dem geistlichen Orden der Karthäuser; die Mooslackengasse, Zufahrtsstraße von der Heiligenstädterstraße zum Stadtbahnhofe, an der Stelle der in der Nähe aufgelassenen Mooslackengasse.

Die im IX. Bezirke gelegene Straßnitzkgasse wurde in Schulz-Straßnitzkgasse umgetauft.

Im I. Bezirke ist das „Eisgrübl“ in Folge Umbaues einer Häusergruppe in Abfall gekommen.

Im X. Bezirke wurden die Brunnweggasse in die Bezeichnung der „Reilreichgasse“ und die Ghagagasse in jene der Fernkornngasse einbezogen.

Zufolge Beschlusses des Stadtrathes vom 5. August 1896 wurden die anlässlich der Regulierung des Wienflusses im XIII. Bezirke Hiezing zu erbauenden elf Brücken, in der Reihenfolge vom Hütteldorfer Bades flussabwärts genommen, benannt wie folgt:

Die erste „Gluthmühlbrücke“, wegen der in nächster Nähe befindlichen Gluthmühle; die zweite „Nikolaibrücke“, nach dem Nikolaiberge, an dessen Fuß die Wien hinfließt; die dritte „Bräuhäuserbrücke“, wegen des in der Nähe befindlichen Hütteldorfer Bräuhäuses; die vierte „Hütteldorferbrücke“; die fünfte „Hackingerbrücke“, da sich beide Brücken in der Nähe der Bahnstation „Hütteldorf-Hacking“ befinden; die sechste „Bischofsbrücke“, mit Bezug auf die in St. Veit gelegene erzbischöfliche Sommerresidenz; die siebente „Sanct Veit-Brücke“, wegen der nahe befindlichen Bahnstation „Ober-Sanct Veit“; die achte „Guldenbrücke“, da dieselbe zur Gulden-gasse führt; die neunte „Baumgartenbrücke“, nach der nahen Haltestelle „St. Veit-Baumgarten“; die zehnte „Braunschweigbrücke“, wegen der Haltestelle Braunschweig-gasse und die elfte „Badhausbrücke“, wodurch die Bezeichnung der bisher daselbst bestehenden alten Badhausbrücke, die beseitigt wird, erhalten bleibt.

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:

am Ende des Jahres	im ganzen	Hieron entfallen auf	
		Fahrbahnen, Plätze, Spiegel, Talus etc.	Trottoire, Gehwege und Reitsteige
Quadratmeter			
1894 . . .	10,177.899	7,468.716	2,709.183
1895 . . .	10,265.586	7,527.418	2,738.168
1896 . . .	10,480.416	7,672.621	2,807.795

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, dann durch die im Jahre 1896 erfolgte Übernahme einiger früher dem k. k. Hofarar gehöriger, im XII. Gemeindebezirke gelegener Straßen entstanden. Weiters sind aber auch durch die entgeltliche Abtretung von Gründen aus Anlaß von Häuserumbauten Straßenflächen zugewachsen.

Von wichtigeren Straßenherstellungen und anderen für die Verbesserung der Communicationsverhältnisse dienenden Ausführungen während der Jahre 1894 bis 1896 sind die folgenden hervorzuheben:

Im Jahre 1894 erfolgte die Herstellung einer neuen Verbindungsstraße von der Wallgasse im VI. Bezirke zur Gürtelstraße im XV. Bezirke; weiters wurde im XI. Bezirke die Geißelbergstraße von der Aspangbahn bis zur Pensionsgasse im Niveau reguliert und im XVIII. Bezirke eine neue in Serpentina angelegte Straße zum neuen Gersthofener Friedhofe hergestellt.

Der Linienwall wurde in den Strecken von der Verbindungsbahn nächst dem Arsenale im III. Bezirke bis zur Favoritenlinie im IV. Bezirke, dann zwischen der Schönburggasse und Maßleinsdorferstraße im IV. und V. Bezirke, ferner zwischen der Lainzerstraße (jetzt Arndtstraße) und Schönbrunnerlinie, Maßleinsdorferstraße und Johannagasse im V. Bezirke, dann bei der Währingerlinie im IX. Bezirke abgegraben; weiters wurde der noch bestehende Linienwall in der Verlängerung der Breitenfeldergasse und Laudongasse im VIII. Bezirke und in der Verlängerung der Sobieskygasse und der Pulverthurmgasse im IX. Bezirke durchgebrochen; daselbst wurden Verbindungsstraßen hergestellt, wodurch der Verkehr zwischen den inneren und äußeren Bezirken eine wesentliche Erleichterung erfuhr.

Im Jahre 1895 wurden ausgeführt:

die Niveau-Regulierung, theilweise Umlegung und Verbreiterung der Straßen auf dem Territorium zwischen der Heugasse, dem Arsenalwege, der Jaquingasse und der Marx-Meidlingerstraße im III. und IV. Bezirke;

die Niveau-Regulierung, Straßenverbreiterung und Herstellung einer Stützmauer in der Magdalenenstraße von D.-Nr. 49 bis 57 im VI. Bezirke;

die Niveau-Regulierung und Straßenherstellungen am ehemaligen Amtsplatze der Mariahilferlinie bis zur Wallgasse, Schönbrunnerstraße und Gürtelstraße im VI., VII. und XV. Bezirke;

die Niveau-Regulierung und Straßenverbreiterung in der Porzellangasse von der Thurngasse bis zum Bauernfeldplatz im IX. Bezirke;

endlich wurden die Regulierungsarbeiten und Straßenherstellungen in der Lazarethgasse im IX. Bezirke, dann auf der Hohen Warte längs D.-Nr. 5 und in der Croikagasse im XIX. Bezirke begonnen.

Durch die sehr rege Bauhätigkeit während des Jahres 1896 sowohl in Bezug auf Neubauten als auch auf Umbauten ergab sich die Nothwendigkeit zur Vornahme von vielen Straßenherstellungen und Regulierungen und es sollen als die wichtigeren derselben hier verzeichnet werden:

im I. Bezirke: die Niveau-Regulierung am Laurenzerberg und in den angrenzenden Theilen der Postgasse, Adlergasse und des Franz Josefs-Quais;

die Niveau-Regulierung der Schulerstraße zwischen der Nierergasse und Kumpfgasse;

die Eröffnung und Regulierung der Kramergasse, zwischen Brandstätte und Ertlgasse;

die Umlegung der Ringstraße am Stubenring, verbunden mit einer Niveauveränderung, welche sich auch auf den Franz Josefs-Quai von der Aspernbrücke bis zur Dominikanerbastei erstreckte;

im II. Bezirke: die Neuherstellung der Straßen in der Donaufstadt bei den neu erbauten Kasernen für Infanterie und Artillerie;

im III. Bezirke: die Niveau-Regulierung der Landstraße Hauptstraße längs der Häuser D.-Nr. 10 bis 32 sammt Verlegung der Tramwaygeleise, respective Herstellung eines Doppelgeleises;

im VI. Bezirke: die Regulierung, Niveaufhebung und Umlegung der Tramwaygeleise in der Magdalenenstraße zwischen der Laingrubengasse und Canalgasse, anlässlich der Wienfluß-Regulierungsarbeiten;

im VIII. und IX. Bezirke: die geradlinige Verlängerung der Alserstraße bis zum Gürtel, wegen Auflassung der Straße über den früheren Amtsplatz der Hernalsferlinie und die damit verbundene Niveau-Regulierung der Alserstraße und Bemmogasse;

die Fortsetzung der Regulierungsarbeiten in der Lazarethgasse, welche bereits im Jahre 1895 begonnen, aber auch im Jahre 1896 nicht zum Abschlusse gebracht werden konnten, weil die nothwendigen Veränderungen an mehreren Häusern noch nicht zur Ausführung gelangten;

im XI. Bezirke: die Regulierung des Entplatzes wegen Erbauung des neuen Amtshauses der Gemeinde;

im V. und XII. Bezirke: die Regulierung der Steinbauergasse und Alsmayergasse sammt Umlegung der Tramwaygeleise;

im XVI. Bezirke: die Niveau- und Straßenregulierung in der Sandleitengasse; dann die Regulierung und theilweise Neuherstellung der Straßen aus Anlaß des Baues der k. u. k. Infanterie-Kaserne;

im XVII. Bezirke: über den in den Vorjahren eingewölbten Alsbach vom Hernalsfer Friedhofe bis Dornbach wurde eine neue Straße mit der Bezeichnung „Alszeile“ angelegt; die Herstellung dieser Straße erfolgte in der Strecke von der Schediwagasse bis zum Dornbacher Friedhofe;

im XIX. Bezirke wurde die Neuherstellung der Straßen um die neuerbaute Hochschule für Bodencultur, und die Fertigstellung der Regulierungsarbeiten auf der Hohen Warte und in der Croikagasse durchgeführt.

Weiters wurden Communicationen über die ehemaligen Linienwälle in der Richtung der Starhembergasse im IV. Bezirke und der Josefstädterstraße im VIII. Bezirke eröffnet und erstere auch fahrbar hergestellt.

Gepflasterte Straßen. Das Ausmaß aller Pflasterflächen auf den von der Gemeinde erhaltenen Straßen, Gassen und Plätzen betrug:

im Jahre	im ganzen	Hieron entfielen:	
		auf Fahrbahnen, Plätze, Zwischenplätze und Spiegel	auf Trottoire
		Quadratmeter	
1894	4,865.840	3,078.596	1,787.244
1895	4,981.495	3,163.181	1,818.314
1896	5,086.147	3,222.579	1,863.568

In der Berichtsperiode wurden die im Folgenden angeführten Straßenflächen theils neugepflastert, theils umgepflastert. Hierbei 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:

im Jahre	Fahrbahnen	Trottoire
	Quadratmeter	
1894	119.210	22.770
1895	125.361	14.527
1896	102.406	14.845

Gelegentlich dieser Neupflasterungen waren umzupflastern:

im Jahre	Fahrbahnen	Trottoire
	Quadratmeter	
1894	29.864	22.607
1895	25.771	28.656
1896	35.953	19.021

Außerdem wurden umgepflastert:

im Jahre	Fahrbahnen	Trottoire
	Quadratmeter	
1894	51.147	9.369
1895	66.360	8.857
1896	58.510	5.623

Die detaillirten Angaben über die auf jeden einzelnen Bezirk entfallenden Flächen dieser Neu- und Umpflasterungen und die hierzu verwendeten Pflasterungs-Materialien sind in dem jährlich erscheinenden Statistischen Jahrbuche der Stadt Wien im Abschnitte „Straßenwesen“ ersichtlich gemacht.

Als sogenanntes geräuschloses Pflaster auf Fahrbahnen, wo früher ein solches Pflaster nicht bestand, wurden hergestellt:

a) mit Asphalt comprimé (Stampfasphalt):

im Jahre 1894: im I. Bezirke, Augustinerstraße, hinter der Oper 1941 Quadratmeter, Johannesgasse 1224 Quadratmeter, Kärntnerstraße 2068 Quadratmeter; daher im ganzen 5233 Quadratmeter;

im Jahre 1895: im I. Bezirke, Segelgasse 2018 Quadratmeter, Wallfischgasse 1275 Quadratmeter, Wipplingerstraße 710 Quadratmeter, Landhausgasse 445 Quadratmeter; im V. Bezirke: Untere Bräuhäusgasse 335 Quadratmeter; daher im ganzen 4783 Quadratmeter;

im Jahre 1896: im I. Bezirke, Bankgasse 1715 Quadratmeter, Verbreiterungen in mehreren Straßen 265 Quadratmeter; im IV. Bezirke, Karls-gasse 134 Quadratmeter; daher im ganzen 2114 Quadratmeter;

b) mit Holzstöckeln:

im Jahre 1894: im I. Bezirke, Ribbelungengasse 814 Quadratmeter, Schillerplatz 1557 Quadratmeter, Bäckerstraße 871 Quadratmeter, Sonnenselgasse 980 Quadratmeter, Lugeck 541 Quadratmeter, Ballhausplatz 1161 Quadratmeter, Weihburggasse 1205 Quadratmeter; im VIII. Bezirke, Langegasse 725 Quadratmeter; im IX. Bezirke, Wasagasse 648 Quadratmeter, Alserbachstraße 237 Quadratmeter; im XIII. Bezirke, Penzingerstraße 836 Quadratmeter; im XV. Bezirke, Victoriagasse 241 Quadratmeter, Rosinagasse 312 Quadratmeter, Gasgasse 330 Quadratmeter; im XIX. Bezirke, Gymnasiumstraße 702 Quadratmeter; daher im ganzen 11.160 Quadratmeter;

im Jahre 1895: im I. Bezirke, Eßlinggasse 3442 Quadratmeter, Getreidemarkt 2046 Quadratmeter, Strobelsgasse 277 Quadratmeter; im II. Bezirke, Trummergasse 761 Quadratmeter; im IV. Bezirke, Favoritenstraße 1074 Quadratmeter; im VII. Bezirke, Schottensfeldgasse 310 Quadratmeter; im X. Bezirke, Laaerstraße 1061 Quadratmeter; im XIII. Bezirke, Penzingerstraße 592 Quadratmeter; im XVI. Bezirke, Thaliastraße 1284 Quadratmeter; daher im ganzen 10.847 Quadratmeter;

im Jahre 1896: im I. Bezirke, mehrere Straßenverbreiterungen 389 Quadratmeter; im V. Bezirke, Hundstürmerstraße und Wienstraße 1268 Quadratmeter; im VI. Bezirke, Mittelgasse 570 Quadratmeter; im IX. Bezirke, Fahngasse 612 Quadratmeter; im XII. Bezirke, Meidlinger Hauptstraße 612 Quadratmeter; im XVIII. Bezirke, Schulgasse 682 Quadratmeter; daher im ganzen 4133 Quadratmeter;

c) mit Metallpflaster:

im Jahre 1894: im V. Bezirke, Rüdigergasse 960 Quadratmeter; im X. Bezirke, Eugenplatz 1819 Quadratmeter; daher im ganzen 2779 Quadratmeter;

im Jahre 1895: im I. Bezirke, Regierungsgasse 395 Quadratmeter; im III. Bezirke, Strohgasse und Reisknerstraße 3572 Quadratmeter; im V. Bezirke, Wehrgasse 1789 Quadratmeter; daher im ganzen 5756 Quadratmeter;

im Jahre 1896: im III. Bezirke, Reisknerstraße 1937 Quadratmeter.

Hinsichtlich der Anzahl und Gattung der in der Berichtsperiode für Neu- und Umpflasterungen verwendeten Steine, sowie bezüglich des Schotter- und Sandverbrauches, dann 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 hingewiesen.

Zur Pflasterung besonders stark befahrener Straßen wurden auch in dieser Berichtsperiode Granitsteine aus mehreren Brüchen in Oberösterreich und Böhmen, welche die gewöhnlichen Mauthauser Steine an Härte überragen, verwendet.

Von derlei Steinen wurden geliefert:

im Jahre	Würfel	halbe Würfel (Zwickel)	Rechtecksteine (0·18 Meter lang und hoch, 0·13 Meter breit)
1894 . . .	350.000	10.500	30.000
1895 . . .	436.507	11.717	156.578
1896 . . .	400.000	12.000	50.000

Dem Stadtrathsbeschlusse vom 23. September 1892 entsprechend, wurden bei den Neu- und Umpflasterungen am Stubenring, in der Praterstraße, Mariahilferstraße, Liechtensteinstraße und Maria Theresiastraße die Steinjugen mit Kunstasphalt ausgegossen.

Ein Ausgießen mit hydraulischem Kalkmörtel fand nur bei den Trottoirpflasterungen statt.

Die Verwendung von Klinkerplatten zur Trottoirpflasterung wurde mit Stadtrathsbeschluss vom 10. Februar 1894 in jenen Fällen, in welchen es die localen, insbesondere die Niveau- und Verkehrsverhältnisse zulässig erscheinen lassen, unter nachstehenden Bedingungen gestattet:

1. Es dürfen nur vollkommen hart gebrannte Klinkerplatten aus den Fabriken der fünf Firmen: Schlimp in Schattau, Teplizer Chamottewarenfabrik, Lederer & Messényi, C. Spitzer und Fürst Liechtenstein'sche Thonwarenfabrik verwendet werden.

Klinkerplatten aus anderen Fabriken werden erst dann zugelassen, wenn mit denselben eine Probepflasterung mit mehrjähriger Haftpflicht einen günstigen Erfolg ergeben hat.

2. Die Oberfläche der Platten muß mindestens 18/18 Centimeter groß, an den Kanten abgefaßt und durch 5—6 Millimeter tiefe Ruten in mindestens vier Felder untertheilt sein. Die Stärke der Platten muß mindestens 4 Centimeter, bei Überfahrten 6 Centimeter betragen.

3. Die Platten müssen auf eine 10 Centimeter starke, bei Überfahrten auf eine 15 Centimeter starke Betonunterlage gelegt und mit Cementmörtel ausgegossen werden.

4. Die Trottoirs sind in den Bezirken I—IX, dann in den stärker frequentierten Straßen der Bezirke X—XIX mit untermauerten, 0·316 Meter breiten Granitsteinen abzugrenzen.

In den minder frequentierten Straßen der Bezirke X—XIX können die Trottoirs auch mit einem 27 Centimeter hohen Granitwürfelsaum auf Betonunterlage gegen die Fahrbahn abgegrenzt werden.

In den Straßen der Bezirke X—XIX, wo entlang der Trottoirs Bäume gepflanzt sind, wo also die Trottoirs nicht direct an die Fahrbahnen angrenzen, können auch Klinkerrandsteine oder eine 18 Centimeter hohe Würfelsaumschär auf Betonunterlage verwendet werden.

5. Auf derartig hergestellte Trottoirs haben betreffs der Übernahme in die Erhaltung der Gemeinde Wien die Bestimmungen des § 61 der Bauordnung Anwendung zu finden.

Bezüglich der Verwendung von Asphalt zu Trottoirpflasterungen wurden mit Stadtrathsbeschluss vom 23. April 1895 folgende Bedingungen vorgeschrieben:

1. Vor Beginn der Herstellung der Trottoirpflasterung ist von der mit der Ausführung betrauten Firma die Anzeige über den Arbeitsbeginn beim Stadtbauamte, bzw. bei der Bauamts-Abtheilung der Bezirke I—XIX zu erstatten.

2. Zu der Asphaltpflasterung darf nur Natur-Asphalt verwendet werden und sind hiebei die im Regulativ des städtischen Preistarifes Nr. 15 enthaltenen Bestimmungen genau einzuhalten.

3. Die Asphalt-coulé-Decke hat eine Höhe von 2 Centimeter, bei Überfahrten über das Trottoir von 4 Centimeter zu erhalten.

Unter der Asphaltdecke ist eine 10 Centimeter, resp. bei Überfahrten 15 Centimeter hohe Betonunterlage herzustellen.

Bei stark ansteigenden Straßen ist die Oberfläche des Asphalttrottoirs mit rechtwinkelig, sich in circa 10 Centimeter Entfernung kreuzenden Rinnen vom 1 Centimeter Tiefe zu versehen.

4. Die Trottoirs sind mit untermauerten, 0.316 Meter breiten Granit-Randsteinen abzugrenzen.

5. Für derartig hergestellte Trottoirs hat betreffs der Übernahme in die Erhaltung der Gemeinde eine dreijährige Haftzeit, und zwar sowohl hinsichtlich des Asphaltpflasters, als auch der aus Randsteinen bestehenden Einfassung zu gelten.

Im übrigen haben betreffs der Übernahme in die Erhaltung der Gemeinde Wien die Bestimmungen des § 61 der Bauordnung Anwendung zu finden.

Nicht gepflasterte Straßen. — Das Ausmaß der nicht gepflasterten (macadamisierten oder beschotterten) Flächen auf den von der Gemeinde erhaltenen Straßen, Gassen und Plätzen betrug

im Jahre	im ganzen	Davon entfallen auf	
		Fahrbahnen, Plätze und Zwischenplätze	Gehwege und Reitsteige
		Quadratmeter	
1894	5,312.059	4,390.120	921.939
1895	5,284.091	4,364.237	919.854
1896	5,394.269	4,450.042	944.227

Die Herstellung neuer Schotterstraßen erfolgt in der Regel derart, daß auf das in das richtige Niveau gebrachte und im Querschnitte nach der Straßenconvexität hergestellte Planum ein Grundbau aus Bruchsteinen in der Stärke von 24 bis 32 Centimeter ausgeführt, auf denselben eine 16 bis 21 Centimeter hohe Schichte von Schlägelschotter, sodann eine Decklage von Nieselschotter in der Stärke von 7 Centimeter aufgetragen und die Oberfläche mit Straßenwalzen so lange überfahren wird, bis sich eine feste Kruste bildet.

Solche Straßen erhalten beiderseits 60 bis 80 Centimeter breite, gepflasterte Rinnfale und werden mit Saumsteinen von den Gehwegen abgegrenzt.

Zur Conservierung der Schotterstraßen wird hauptsächlich Schlägelschotter verwendet, welcher mit Nieselschotter überdeckt und abgewalzt wird.

3. Säuberung und Beprißung der Straßen.

Straßensäuberung. Die Säuberung der Straßen, Gassen und Plätze wurde im Laufe der Berichtsperiode in den Bezirken II bis inclusive XIX in eigener Regie, in der bisherigen Weise unter Leitung der Bezirksvorsteher und Überwachung der Bezirksausschüsse besorgt.

Bezüglich der Straßensäuberung im I. Bezirke, in welchem dieselbe bis zum Jahre 1893 von der Allgemeinen österreichischen Transport-Gesellschaft gegen einen jährlichen Pauschalbetrag vertragsmäßig besorgt worden war, beschloß der Gemeinderath in der Sitzung vom 14. Juni 1893 die Straßenreinigung vom 1. Juli 1893 angefangen in die eigene Regie der Commune in der Art zu übernehmen, daß vorerst ein Provisorium bis 1. October 1893 eingeführt wurde. Die Einführung der Straßensäuberung im I. Bezirke in eigener Regie der Gemeinde erfolgte in derselben Weise, wie selbe in den anderen Bezirken bestand, indem die Leitung und Überwachung dem Bezirksvorsteher übertragen, die erforderlichen Requisiten und Werkzeuge beschafft, das Straßensäuberungs-Personale aufgenommen und die zur Straßensäuberung, Kehrichtverföhrung und Beprißung erforderlichen Fuhrwerksleistungen im Offertwege an Contractanten vergeben wurden.

Nachdem das erwähnte Provisorium mit Gemeinderathsbeschlusse vom 29. September 1893 bis zum 30. Juni 1894 verlängert worden war, beschloß der Gemeinderath am 18. Mai 1894, vom 1. November 1894 die volle eigene Regie der Straßensäuberung im I. Bezirke einzuföhren.

Nach dem Gemeinderathsbeschlusse vom 13. Juli 1894 waren zur provisorischen Unterbringung der für die Besorgung der Straßensäuberung des I. Gemeindebezirkes in voller eigener Regie erforderlichen Pferde, Wagen, Requisiten, Kehrmaschinen, Schneepflüge, Stroh- und Fouragevorräthe die Stallungen Nr. 11, 12, 13, die Hälfte des Stalles Nr. 14 nebst der Reithalle am städtischen Pferdemarkte im V. Bezirke zu verwenden und nach den Projecten des Stadtbauamtes, welche dahin abgeändert wurden, daß die ganze Reithalle eingedeckt wird, zu adaptieren, mittels einer Planke vom übrigen Gebiete des städtischen Pferdemarktes abzugrenzen und mit den erforderlichen Einfahrtsthoren zu versehen; weiters war der Grund, Cat.-Parc. 542, II. Bezirk, Obere Augartenstraße 14, um den verlangten jährlichen Pachtzuschilling von 800 fl. zu mieten.

In der Sitzung des Gemeinderathes vom 20. Juli 1894 wurden bezüglich der Straßensäuberung im I. Bezirke folgende Anordnungen getroffen.

I. Für die Durchführung der Stadtsäuberung in eigener Regie, vom 1. November 1894 angefangen, wird folgender Personalstand genehmigt:

- a) Für die Kanzlei, die Zeugkammer, das Dépôt, den Manipulationsplatz und das Fuhrwerk:
- 1 Inspector mit einem Jahresgehälte von 2100 fl., provisorisch;
 - 1 Controllor mit einem Jahresgehälte von 1700 fl., provisorisch;
 - 1 Kanzlist mit einem Diurnum von 2 fl., provisorisch, mit einer Dienstzeit von 6 bis 6 Uhr täglich bei einer zweistündigen Unterbrechung;
 - 1 Kanzleidiener mit einem Taglohne von 1 fl. 60 kr.;
 - 1 Zeugwart mit 60 fl. monatlich nebst Naturalwohnung, provisorisch;
 - 2 Zeugwartgehilfen mit 1 fl. 60 kr. täglich;
 - 1 Schaffer mit 100 fl. monatlich nebst Naturalwohnung, provisorisch;
 - 2 Platzwächter mit einem Taglohne von 1 fl. 40 kr.;
 - 4 Stallburtschen mit einem Taglohne von 1 fl. 10 kr.;

34 Kutscher mit einem Wochenlohn von 12 fl.; nach ununterbrochener zufriedenstellender Dienstleistung erhalten dieselben nach den ersten fünf Jahren einen Wochenlohn von 13 fl., nach weiteren fünf Jahren, d. i. nach 10 Jahren, einen Wochenlohn von 14 fl.

Es wird der Wunsch ausgesprochen, daß bei Aufnahme des Schaffers einem Curtschmiede der Vorzug gegeben werde.

b) Für die Straßenfäuberung:

10 Aufseher für die Tag- und Nachtarbeiten (von 11 bis 5 Uhr) mit einem Taglohn von 2 fl.; drei von diesen Aufsehern, welche in ihren Stellungen und Bezügen verbleiben, werden jedoch, nach ihrem feinerzeitigen Wegfall, nicht mehr ergängt;

14 Vorarbeiter mit einem Taglohn von 1 fl. 40 kr. und einer eventuellen Nachtzulage von 20 fr.;

208 Tagelöhner mit einem Taglohn von 1 fl. und einer eventuellen Nachtzulage von 20 fr.

Dem Bezirksvorsteher wird das Recht eingeräumt, zu den systemisierten 208 Tagelöhnern noch 25 Arbeiter nach Erfordernis aufzunehmen. Diese 25 Arbeiter sind jedoch nicht zu Lasten der Straßenfäuberung, sondern zu Lasten des Feuerwehrdienstes zu buchen.

c) Für die Straßenconservierung:

2 Partieführer mit einem Taglohn von 1 fl. 60 kr.;

2 Planierer mit einem Taglohn von 1 fl. 20 kr.;

20 Arbeiter mit einem Taglohn von 1 fl.

Jeder Partieführer hat einen wasserdichten Mantel mit Kapuze zu erhalten; jeder Stationist erhält für die Arbeiten nach 6 Uhr abends 15 kr. pro Überstunde.

II. Zur Bewerksstelligung der Fuhrwerksleistungen für die Stadtfäuberung im I. Gemeindebezirke in voller eigener Regie, vom 1. November 1894 angefangen, werden 32 Paar Pferde bewilligt.

Bei der Auswahl des Pferdematerials ist derart vorzugehen, daß ein Theil der für die Straßenfäuberung angeschafften Pferde auch für den Feuerwehrdienst brauchbar ist, während von dem letzteren Dienstzweige minderleistungsfähige Pferde ausgemustert und der Stadtfäuberung zugewiesen werden können.

Die Beschaffung der Pferde hat im Wege einer öffentlichen Offertauschreibung zu erfolgen und ist eine 30tägige Probezeit für diese Pferde in der Offertauschreibung ausdrücklich auszubedingen.

Als Maximalpreis für ein Paar Pferde wird der Betrag von 1000 fl. normiert.

Die für diesen Pferdebestand erforderlichen Quantitäten an Stroh, Heu und Hafer sind von der städtischen Feuerwehr in der bisher üblichen Weise anzukaufen und nach Pferdeportionen in das Fouragedepôt der Stadtfäuberung abzuliefern.

III. Die für den Pferdebestand von 32 Pferdopaaren erforderlichen Geschirre, Stalldecken, Geschirrböcke sind im Wege einer öffentlichen schriftlichen Offertverhandlung, die übrigen für diesen Pferdebestand erforderlichen Spannungs-, Fuß- und Stallgeräthschaften, je nach der Größe der betreffenden Posten, entweder im Wege einer Offertverhandlung oder im Handankauf zu beschaffen.

Als Grundlage der Offertauschreibung für die Pferdegeschirre hat ein vom Magistrate vorher zu bestellendes Muster zu dienen, welches für die Offerten zur Besichtigung beim Magistrate anzulegen ist.

IV. Von den für die Stadtfäuberung erforderlichen Wagen sind vorerst nur 14 Straßenmistwagen mit einem Fassungsraum von 4 m³, 10 Truhenvagen sammt Truhen mit einem Fassungsraume von 48 Cubikfuß (=1½ m³) und 1 Leiterwagen im Wege einer öffentlichen schriftlichen Offertverhandlung anzuschaffen.

Der Magistrat wird beauftragt, behufs einer neuen Construction eines praktischen Spritzwagens eine allgemeine Concurrenz auszuschreiben und den Bericht hierüber bis 1. November 1894 dem Gemeinderathe vorzulegen.

Die Commission beantragt, der Stadtrath möge erwägen, ob es sich nicht empfehlen würde, bis zur Annahme einer allen Anforderungen entsprechenden Wagentype alte Wagen zu erwerben oder auf eine bestimmte Zeit zu mieten; außerdem spricht die Commission den Wunsch aus, es mögen die verschiedenen Systeme von Rehrichtwagen mit Beschleunigung studiert und insbesondere jene, welche auf einseitliche Hauseinsamlungsgefäße Rücksicht nehmen, hiebei in Betracht gezogen werden.

Von den Modellen sollen eventuell einige Musterwägen zur praktischen Erprobung sofort angeschafft werden.

Die Vorlage wegen Anschaffung der erforderlichen Hauskehrrichtwägen ist nach Abschluss der hinsichtlich der Kehrichteinsammlung und der zu wählenden Wagentype anhängigen Verhandlungen zu erstatten.

V. Die Schmiedearbeiten sammt Reparaturen sind im Wege einer öffentlichen schriftlichen Offertverhandlung an einen Schmiedmeister zu vergeben.

VI. Die sämmtlichen Kosten per 90.000 fl. sind auf den Reservefond zu verweisen.

Nachstehende drei Punkte sind der geschäftsordnungsmäßigen Behandlung zuzuweisen:

Der Magistrat wird aufgefordert, einen Schneeabfuhrplan binnen sechs Wochen dem Gemeinderathe vorzulegen.

Die Commission spricht den Wunsch aus, daß die Stationisten eine praktische, entsprechende Dienstkleidung, ähnlich wie im VII. Bezirke, erhalten.

Die Commission spricht den Wunsch aus, daß das Referat bezüglich der Haus- und Straßemistverföhrung baldigst vorgelegt wird.

Für die Bespannung der Straßenwalzen, des Schotterfuhrwerkes und der zur Besprözung der zu macadamisierenden Straßen nothwendigen Fasswagen, dann der Schneepflüge wurden besondere, ständige Contrahenten bestellt.

Bezüglich der Schneeabfuhr wurde bestimmt, daß bei jedem Schneefalle vom Bezirksvorsteher die den jeweilig gegebenen Verhältnissen entsprechende Anzahl von Fuhrwerkern aufgenommen werden solle. —

Mit der bewilligten Anzahl von 32 Paar Pferden konnte jedoch das Auslangen nicht gefunden werden und mußte zur Bespannung der Kehrmaschinen und Kehrichtwagen eine nach den Umständen wechselnde Zahl von Pferdapaaren gegen Tages-Entlohnung aufgenommen werden.

Im I. Bezirke standen vom 1. November an in Verwendung: 10 Kehrmaschinen, 30 Schneepflüge, 14 Straßenkehrrichtwagen mit einem Fassungsraum von je vier Cubikmeter, 10 Truhenwagen und 1 Leiterwagen, welche Eigenthum der Gemeinde sind, außerdem noch 30 gemietete Hauskehrrichtwagen.

Die Säuberung der Straßen wird im I. Bezirke während der Nachtstunden ausgeführt. Es werden die Fahrbahnen sämmtlicher mit Kehrmaschinen passierbaren, gepflasterten Straßen (mit Ausnahme der Marktplätze), nachdem dieselben mittels 4 Sprözwagen besprözt wurden, mit 10 Kehrmaschinen gesäubert, sodann wird das durch die Kehrmaschinen gegen die Kinnale geschaffte Straßenkehrrichtmateriale durch Arbeiter in kleinere Haufen gesammelt, auf die Straßenkehrrichtwagen aufgeladen und durch diese auf die Kehrichtablagerstätte am Bruchhaufen nächst Floridsdorf verführt.

Die Straßensäuberung mit Einschluß der Abfuhr des hiebei gewonnenen Kehrichtes wurde in den Stunden von 11 Uhr nachts bis 5 Uhr früh durchgeführt.

An Personale bei der nächtlichen Straßensäuberung waren 2 Aufsöher und 44 Arbeiter in Verwendung.

Die Hauptsäuberung der gepflasterten Marktplätze und der macadamisierten Straßen und die Abfuhr des hierbei gesammelten Kehrichtes wurde in den Morgenstunden von 6 Uhr bis ungefähr 8 Uhr bewerkstelligt.

Die Beseitigung größerer Verunreinigungen wurde tagsüber durch sogenannte Stationisten besorgt. Die öffentlichen Wagenstandplätze, dann die öffentlichen Anstandsorte wurden tagsüber dreimal gereinigt und gewaschen.

Zur Durchführung der während der Tagesstunden bewirkten Hauptsäuberung der Marktplätze und der macadamisierten Straßen, dann der Stationistenarbeit und der Reinigung der Anstandsorte und der Wagenplätze wurden 7 Aufseher und 178 Arbeiter verwendet.

Die Conservirung der macadamisierten Straßen wurde durch 2 Partieführer, 2 Planierer und 20 Arbeiter besorgt.

Im Jahre 1895 ergab sich die Nothwendigkeit, mit Rücksicht auf den Umfang des in eigener Regie betriebenen Fuhrwerksgeschäftes, zur erforderlichen Controle des Stalldienstes und insbesondere des Fuhrwerksdienstes auf der ausgedehnten Wegstrecke vom V. Bezirk und I. Bezirk bis zum Bruckhausen bei Floridsdorf einen Unterschaffer mit einem Monatsgehalte von 60 fl. und einem jährlichen Quartiergehalte von 210 fl. zu bestellen.

Weiters erfolgte der Ankauf von 8 Paar Pferden, dann die Aufnahme von 8 Kutschern, eines Stallburshen und 6 Aushilfsstaglöhnern für den Stall- und Fuhrwerksdienst, da sich die bisherige Anzahl von 32 Pferdopaaren und das vorhandene Kutscher- und Stallpersonale zur Bewältigung des Fuhrwerkes in eigener Regie als zu gering erwies. Diese Pferde sowie die 8 Kutscher und ein Stallburshen wurden im Depôt am Pferdemarkte im V. Bezirke untergebracht.

Dem Schaffer und dem Unterschaffer wurde für die Ausübung des Fuhrwerks-Controllsdienstes ein von der Feuerwehr ausgerangiertes Pferd und ein Wagen beige stellt.

Weiters wurde mit Entschließung des k. Commissärs vom 2. August 1895 die Errichtung eines Depôts im II. Bezirke für die in eigener Regie betriebene Straßen säuberung im I. Bezirke nach einem vom Bauamte vorzulegenden Projecte, die Einrichtung einer Schmiede-, Sattler- und Wagenwerkstätte in eigener Regie, die Kasernierung der ledigen Kutscher, Schaffung von Wohnungen für die verheirateten Kutscher, Unterbringung der Pferde und des Wagenparkes zc. genehmigt.

Der Wagenpark wurde um 30 neue von der Gemeinde im Offertwege angekaufte Hauskehrschwaben vermehrt, wogegen die Miete der 30 alten Hauskehrschwaben auf gelassen wurde.

Im VI. Bezirke wurde, sowie im Vorjahre, die nächtliche Reinigung der Gumpendorferstraße und einiger anliegenden Gassen probeweise in der Zeit vom 1. Mai bis 31. October 1894 mit Handarbeit durchgeführt.

Das Ausmaß dieser Straßen beträgt circa 53.000 Quadratmeter und wurde die Säuberung dieser Straßenfläche in der Zeit von 11 Uhr nachts bis 6 Uhr früh durch 22 Arbeiter bewirkt.

An Mehrkosten für diese nächtliche Arbeit gegenüber jenen der Tagesarbeit wurde der Betrag von 2160 fl. genehmigt, mit welchem das Auslangen gefunden wurde.

Im VII. Bezirke wurde die nächtliche Säuberung der Straßen mit Ausschluß weniger, verkehrsarmer Nebengassen durch Handarbeit probeweise fortgesetzt.

Die Mehrkosten gegenüber jenen der früheren zur Tageszeit vorgenommenen Straßen säuberung betragen circa 20 Procent.

Die nächtliche Straßen säuberung im I., VI. und VII. Bezirke erfreut sich allgemeiner Zustimmung und hat sich allseitig bewährt, da sowohl die Arbeiter, als die Rehrmaschinen, unbeeinträchtigt durch die weit geringere Straßenfrequenz, viel schneller und gründlicher arbeiten können.

Ein weiterer Vortheil wurde dadurch erreicht, daß die Straßen noch vor der in den frühen Morgenstunden beginnenden Straßenbespritzung bereits gereinigt waren, wodurch die Kothbildung auf denselben möglichst verringert wurde.

Im Jahre 1895 wurden mit zwei verschiedenen der Gemeinde zum Ankaufe offerierten Systemen von Rehrmaschinen, welche gleichzeitig während der Rehrarbeit auch den Rehricht in mit der Maschine mitgeführten Kästen sammeln, Versuche angestellt, welche ergaben, daß diese Maschinen den derzeitigen Erfordernissen der hiesigen Straßen säuberung nicht entsprechen.

Im Jahre 1896 wurde für die Säuberung der Straßen des Schlachtviehmarktes zu St. Marx die Anschaffung einer Rehrmaschine (System Teich) genehmigt, welche seit dem Monate August mit günstigem Resultate in Verwendung steht.

Schneesäuberung und Schneefuhr. — Die Schneesäuberung in sämtlichen Bezirken wurde theils mit Handarbeit, theils mit Schneepflügen bewirkt. Nach Maßgabe des Umfanges der Schneefälle wurden von den Bezirksvorstehern Arbeiter aufgenommen, welche im Vereine mit den ständigen Straßen säuberungs-Tagelöhnern die Säuberung der Straßen besorgten.

Im Jahre 1894 standen 99 Schneepflüge in Verwendung. Im Jahre 1895 mußten 3 hölzerne Schneepflüge (System Schöber) als un verwendbar außer Gebrauch gesetzt und hiefür 3 neue eiserne Schneepflüge (System Schmid) beige stellt werden; in demselben Jahre wurde die Anzahl der Schneepflüge um 7 Stück nach dem System Schmid vermehrt, wovon dem I. Bez. 3, dem III. und XVIII. Bez. je 1 und dem IV. Bez. 2 Stück zugewiesen wurden; im Jahre 1896 wurden 11 Schneepflüge nach dem System Schmid neu angekauft und von denselben dem V., VI., X., XII. und XIX. Bez. je 2, dem XIV. Bez. 1 zugewiesen.

Die Zahl der Schneepflüge betrug demnach am Ende der Berichtsperiode 117. Hievon entfielen:

auf den Bezirk	Schneepflüge	auf den Bezirk	Schneepflüge
I.	30	XI.	3
II.	9	XII.	5
III.	6	XIII.	3
IV.	6	XIV.	5
V.	6	XV.	4
VI.	4	XVI.	3
VII.	3	XVII.	6
VIII.	2	XVIII.	6
IX.	3	XIX.	6
X.	7		

Für den XVI. Bezirk wurde die Beschaffung von 3 neuen Schneepflügen beantragt, deren Lieferung im Jänner 1897 erfolgte.

Diese Schneepflüge sind Eigenthum der Gemeinde und wurde die Bepannung derselben im Contractswwege durch Fuhrwerksbesitzer nach Bedarf beige stellt.

Die Schneefuhr wurde im I. Bezirk derart durchgeführt, daß der Bezirksvorsteher im Einvernehmen mit dem Stadtsäuberungs-Inspector eine den jeweilig gegebenen Verhältnissen angemessene Anzahl von Fuhrwerksbesitzern in und um Wien gegen eine von Fall zu Fall vereinbarte Entlohnung mit der Abfuhr des Schnees betraute.

Die Entlohnung wurde entweder nach einem pro Cubikmeter des abgeführten Schnees accordierten Einheitspreise oder nach Tagfuhren oder nach dem jeweilig für eine bestimmte Leistung festgesetzten Pauschalbetrage vereinbart und vom Vorsteher zur Zahlung angewiesen.

Ein geringer Theil des Schnees wurde mit den der Gemeinde gehörigen Pferden und Wagen abgeführt.

In den Bezirken II. bis incl. XIX. war die Schneeabfuhr an im Contractswwege bestellte Fuhrwerksbesitzer vergeben und geschah die Abfuhr und die Verrechnung nach Einzelfuhren mit dem Minimalladeraum von 1.84 m³.

Die Planierungs- und sonstigen Arbeiten auf den Schneeabladepätzen für den I. Bezirk waren im Jahre 1894 einem im Contractswwege bestellten Contrahenten gegen eine Entlohnung von 6 fr. per m³ des abgeführten Schnees übertragen, während diese Arbeiten in den übrigen Bezirken durch die für das Schneefuhrwerk bestellten Contrahenten ohne besondere Entlohnung erfolgte.

Zur Verminderung der abzuführenden Schneemassen wurde im Jahre 1894 die theilweise Beseitigung des Schnees durch Abwurf in Hauptunrathscanäle im I. Bezirk versucht, wobei im Winter 1894/95 insgesammt in 4 Canalöchächte 5705.8 m³ Schnee abgeworfen wurden. Hierbei ergaben sich bei Anwendung der entsprechenden Vorsicht keinerlei Anstände; da sich dieser Versuch bewährte, wurde er in den folgenden Winterperioden in größerem Umfange und in allen Bezirken wiederholt.

Das Ergebnis war auch in der Winterperiode 1896/97 bei einem Einwurfe von ca. 204.000 m³ Schnee in die Canäle in sämtlichen Bezirken, wovon 72.150 m³ auf den I. Bezirk entfallen, sowohl mit Rücksicht auf die Kosten, als mit Bezug auf die raschere Beseitigung des Schnees im allgemeinen ein sehr günstiges.

Derzeit wird dem Einwurfe des Schnees noch in vielen Canälen durch die geringe Wasserführung eine enge Grenze gesetzt.

Künftig wird infolge der Ausgestaltung der Wasserleitung, des Fortschrittes der Verbauung u. der Abwurf des Schnees in die Canäle noch in größerem Umfange stattfinden können, einerseits durch Vermehrung der Wasserführung der Canäle, andererseits dadurch, daß der Einwurf in schon derzeit hierzu geeignete Canäle auch an Stellen stattfinden können wird, an welchen dies derzeit bei der Enge mancher Straßen aus Verkehrsrücksichten nur in beschränktem Maße oder gar nicht möglich ist.

Im Jahre 1895 wurde auch die Planierung der Schneemassen auf den Schneeabladepätzen für den I. Bezirk und die damit in Verbindung stehenden Arbeiten und Leistungen in eigener Regie neu eingeführt und anstandslos durchgeführt.

Einsammlung und Abfuhr des Haus- und Marktkehrichtes. — Die zur Einsammlung und Abfuhr des Haus- und Marktkehrichtes, dann der häuslichen und gewerblichen Abfälle erforderlichen Arbeits- und Fuhrwerksleistungen waren im I. Bezirk mit Gemeinderathsbeschluss vom 29. September 1893 und Stadtrathsbeschluss vom 8. Juni 1894 bis zum 31. October 1894, in den übrigen Bezirken mit Ausnahme des XII. Bezirkes, mit Gemeinderathsbeschluss vom 18. April 1890 bis zum 30. Juni 1895 an Contrahenten vergeben.

Im XII. Bezirke wird diese Leistung in eigener Regie der Gemeinde besorgt. Vom 1. November 1894 an wurde die Einsammlung und Abfuhr des Kehrichtes im I. Bezirk in eigener Regie und mit den der Gemeinde gehörigen Pferden, jedoch unter Verwendung von 30 gemieteten Kehrichtwagen (Deckelwagen) durchgeführt.

In den übrigen Bezirken waren mit wenigen Ausnahmen Kehrichtfahrmöbelwagen nach den Patenten der Allg. österr. Transport-Gesellschaft und Öhler & Kossian, wie dieselben in dem Verwaltungsberichte der Stadt Wien für die Jahre 1889—1893 beschrieben worden sind, in Verwendung.¹

Bei der Verwendung der vorbezeichneten Patentwagen zeigte sich einerseits der Vortheil, daß die Staubeentwicklung bei der Umleerung des Hauskehrichts aus den Kehrichtgefäßen in den Wagen geringer, als bei Deckelwagen ist, andererseits der Nachtheil, daß die Kehrichtgefäße bis auf die nicht unbedeutende Höhe des Wagendaches gehoben werden müssen, wodurch die Kehrichteinsammlung erschwert wird.

Der Gemeinderath hat, um eine möglichst staubfreie Kehrichteinsammlung zu erreichen, in der Plenarsitzung vom 20. Juli 1894 das Bauamt beauftragt, die verschiedenen Systeme der Kehrichtwagen zu studieren und unter besonderer Rücksichtnahme auf jene mit einheitlichen Kehrichtfahrmöbelgefäßen an den Stadtrath zu berichten, wobei eventuell Anträge auf die Beschaffung von Musterwagen behufs deren praktischen Erprobung zu stellen wären.

Im Jahre 1895 erfolgte die Einsammlung und Abfuhr des Haus- und Marktkehrichts im I. und XII. Bezirke in eigener Regie mit der Gemeinde gehörigen Pferden und Wägen; nur in der Zeit bis zum November 1895 mußten im I. Bezirke die Wägen noch gemietet werden. In den übrigen Bezirken wurde diese Leistung durch Contrahenten besorgt und wurde dieselbe im Dffertwege vom 1. Juli 1895 bis 30. Juni 1897 an Contrahenten neuerlich übertragen.

Dem Auftrage des Gemeinderathes vom 20. Juli. 1894 entsprechend, hat das Bauamt verschiedene der Gemeinde offerierte Systeme von Hauskehrichtwagen studiert und aus der Anzahl der offerierten Projecte die unter Zugrundelegung von einheitlichen Kehrichtfahrmöbelgefäßen construirten Kehrichtfahrmöbel- und Abfuhrsysteme von Bürger, Ehrret und Walleg-Hartwich ausgewählt und zu einer längeren Erprobung vorgeschlagen.

Mit den Beschlüssen des Stadtrathes vom 7. und 13. März 1895 und auf Grund der Verfügungen des k. Commissärs vom 9. Mai, 20. Juli und 7. August 1895 wurde die Herstellung je eines Wagens, sowie der für denselben erforderlichen Fuhr- und Sammelgefäße nach den vorbezeichneten Systemen und die Erprobung dieser Hauskehricht-Einsammel- und Abfuhrsysteme auf Kosten der Gemeinde genehmigt. In der Zeit vom 19. September bis 19. December 1895 fand eine versuchsweise Verfrachtung des Kehrichtes mittels der Dampftramway vormals Kraus & Cie. statt, über welche vom Bauamte ein umfangreicher Bericht erstattet wurde. Im Jahre 1896 wurde im XII. Bez. ein Swala'scher Patentwagen in Verwendung genommen.

Kehrichtverwertung. — Die Abfuhr des gesammten Straßenekehrichtes wurde bis 30. Juni 1897 in sämmtlichen Bezirken mit Ausnahme des I. und XII. Bezirkes an Contrahenten gegen Entlohnung nach Fuhrten à 1.73 m³ und jene des Haus- und Marktkehrichtes bis 30. Juni 1895 gegen jährliche Pauschalbeträge an Contrahenten gegen dem vergeben, daß der Kehricht in das Eigenthum der Contrahenten übergeht.

Hierbei kommt der Wert des Kehrichtes in der Weise zur Geltung, daß die Contrahenten für die Einsammlung und Abfuhr desselben geringere Anforderungen stellen, als wenn denselben lediglich die Verführung übertragen worden wäre und die Gemeinde sich die Verwertung des Kehrichtes vorbehalten hätte. Bei der Vergabung

der Arbeiten war die Stellung von Alternativ-Differenzen bedungen worden, wonach die Gemeinde sich das Recht auf das Eigenthum des Kehrichtes vorbehielt, so daß es vorkommenden Falles der Gemeinde freisteht, über den Kehricht zu verfügen und der Contrahent verpflichtet erscheint, denselben auf den von der Gemeinde bestimmten Eisenbahnhof abzuführen.

Im XII. Bezirke geschah die Abfuhr des Hauskehrichtes in eigener Regie und wurde für die Überlassung desselben an einen Unternehmer von diesem die Planierung am Abladeplatz besorgt und das Personale zum Kehricht-Einsammeln beigelegt.

Im I. Bezirke war der gesammte Hauskehricht Eigenthum der Contrahenten, welche die Kehrichtabfuhr daselbst bis 31. October 1894 besorgt hatten. Vom 1. November 1894 an wurde die Kehrichtabfuhr in eigener Regie geleistet, und war die Kehrichtverwertung einem Unternehmer gegen ein Jahrespauschale von 6100 fl. überlassen.

Im Laufe des Jahres 1894 wurden mit einer Anzahl von Differenten Verhandlungen wegen Abnahme von Kehricht gepflogen, und fanden in einigen Sitzungen des Gemeinderathes Beratungen wegen größerer Verwertung des Kehrichtes statt.

Auf Grund derselben setzte der Magistrat die bereits eingeleiteten Verhandlungen wegen Abnahme von Kehricht mit den concurrirenden Interessentengruppen in Stammersdorf und Drth, sowie die Verhandlungen wegen Verlängerung der Dampftramway von Groß-Enzersdorf bis Drth fort und erwirkte auch die Intervention des Handelsministeriums wegen Verlängerung dieser Bahn bis Drth.

Diese Verhandlungen mußten jedoch unterbrochen werden, weil, wie bereits bei der Einsammlung und Abfuhr des Haus- und Marktkehrichtes erwähnt ist, die Abfuhrsysteme Bürger, Ehrret und Walleg-Hartwich erprobt wurden und eine Kehricht-Probeverfrachtung nach Drth vom 19. September bis 19. December 1895 stattfand, wobei zu bemerken ist, daß zufolge Verfügung des k. Commissärs vom 7. August 1895 der Gemeinde Drth der bei der Probeverfrachtung dahin gebrachte Kehricht unentgeltlich überlassen wurde.

Nach den bei diesen Versuchen gemachten Erfahrungen sind die Verhandlungen mit den Interessentengruppen von Stammersdorf und Drth im Sinne der Stadtrathsbeschlüsse vom 7. und 13. März 1895 fortzusetzen.

In seiner Sitzung vom 2. October 1896 beschloß der Gemeinderath zur Ausarbeitung eines Organisationsstatutes für das Stadtsäuberungswesen ein Comité von 19 Mitgliedern in der Art einzusetzen, daß aus jedem Bezirke ein Gemeinderath in dasselbe zu entsenden ist. —

Die Gesamtauslagen für die Straßensäuberung bezifferten sich im Jahre 1894 mit 1,142.039 fl. 40 kr., 1895 mit 2,076.733 fl. 48 kr. und 1896 mit 1,746.144 fl. 86 kr.

Straßenbesprikung. — Die Straßenbesprikung wurde auch während der Jahre 1894 bis 1896 mit denselben Befehlen wie in den Vorjahren bewirkt, und wird der größte Theil der Straßenflächen mit Faßwagen (Sprengwagen) bespriket.

Im öffentlichen sanitären Interesse wurde außer den bereits früher in die Besprikung einbezogenen Straßen eine Anzahl bereits bestandener, sowie neu geschaffener

Straßenflächen in die Bespritzung einbezogen, und betrug die absolute Fläche der bespritzten Straßen am Ende des Jahres 1894: 6,122.782, 1895: 6,398.760, und 1896: 6,490.463 Quadratmeter.

Die Gesamtauslagen für die Straßenbespritzung bezifferten sich im Jahre 1894 mit 356.562 fl. 50 kr., 1895 mit 336.494 fl. 33 kr. und 1896 mit 346.730 fl. 89 kr.

Im Jahre 1894 wurde von mehreren Erfindern eine Anzahl verschieden construirter Sprengwagen, welche eine gleichmäßige Bespritzung der Straßenoberfläche mit Wasser erzwecken sollten, vorgeführt und commissionell erprobt, es konnte jedoch keiner dieser Wagen für eine dauernde Verwendung vorgeschlagen werden.

Um nun in den Besitz einer Wagentype zu gelangen, welche allen an einen Sprengwagen für städtische Straßen zu stellenden Anforderungen entspricht, wurde in der Gemeinderathssitzung vom 20. Juli beschlossen, behufs Erlangung einer neuen Construction eines praktischen Spritzwagens eine allgemeine Concurrenz auszuschreiben.

Die Vorführung und commissionelle Erprobung der infolge dieser Concurrenz ausgeschriebenen vorgeführten Sprengwagen fand in dem Zeitraume vom 1. bis 10. November 1894 statt.

Hierbei konnte abermals keiner der vorgeführten Wagen zur definitiven Annahme empfohlen werden, und wurde beschlossen, den von Fischer und Wawrosch vorgeführten Luftpumpe-Sprengwagen, ferner den Centrifugalbrause-Sprengwagen des Pribil in der Dauer der nächsten Straßenbespritzungs-Saison im Jahre 1895 behufs praktischer Erprobung in Verwendung zu nehmen, um auf Grundlage der hierbei gemachten Erfahrungen Daten für die weiteren Maßnahmen zu gewinnen.

Bei dem Fischer-Wawrosch'schen Luftdruck-Sprengwagen wird mittels einer mit Kettenüberetzung durch das linke rückwärtige Wagenrad betriebenen Luftpumpe die Luft in einem eisernen Wasserbehälter (2200 Liter Inhalt) bis auf einen Überdruck von circa $\frac{1}{8}$ bis $\frac{1}{3}$ Atmosphäre verdichtet.

Ein sinnreich construirter, am hinteren Theile des Wagens angebrachter und vom Kutscherfize aus leicht handhabbarer Wasservertheilungs-Apparat, welcher die Beistellung eines Schleuders entbehrlich macht, bewirkt unter diesem Luftdrucke die gleichmäßige Vertheilung des Wassers auf der Straßenoberfläche in dreierlei verschiedenen Intensitäten („Normalbrause“, „Doppelbrause“, „Nachtbrause“).

Die Spritzbreite läßt sich beliebig von 2 bis 10 Meter regulieren.

Die „Normalbrause“ wird zur Bespritzung bei gewöhnlicher Witterung verwendet, während die „Doppelbrause“ an besonders heißen und windigen Tagen, dann zum Waschen des Asphalt- und Holzstöckelpflasters in Gebrauch genommen wird. Die „Nachtbrause“ wird bei kühler Witterung und zum „Vorspritzen“ bei der nächtlichen Straßenfäuberung in Betrieb gesetzt.

Infolge der gleichförmigeren Vertheilung des Wassers auf der Straßenoberfläche ergibt sich bei dieser Sprengwagentype gegenüber derjenigen mit Schleudebrause bei normaler Bespritzung eine Ersparnis an Wasser von circa 20 Percent.

Diese gleichmäßige Vertheilung des Wassers auf der Straßenoberfläche ermöglicht auch eine bessere Conservierung der Straßendecken.

Die Erfahrungen, welche die Erprobung dieses Luftdruck-Straßensprengwagens während der Straßenbespritzungs-Periode im Jahre 1895 ergaben, waren sehr günstige, und hat dieser Wagen bis zum Ende der Straßenbespritzungs-Saison anstandslos und in zufriedenstellender Weise functioniert.

Die Erprobung des Pribil'schen Straßensprengwagens mit Centrifugalbrause ergab kein günstiges Resultat, da bei dem Betriebe der Straßenbespritzung sich an demselben vielfache Gebrechen einstellten; dieser Wagen wurde nach mannigfachen Reparaturen vom Differenten zurückgenommen und zu einer weiteren Erprobung nicht mehr beigelegt.

Infolge des günstigen Resultates der im Jahre 1895 vorgenommenen Erprobung wurde die Anschaffung von 4 Sprengwagen des Systems Fischer & Wawrosch für den I. Bezirk genehmigt; dieselben standen seit deren am 27. März, 17. Juli, 4. und 10. August 1896 erfolgten Lieferung bis zum Ende der Bespritzungsperiode in Verwendung, ohne daß sich wesentliche Anstände ergaben.

Mit Stadtrathsbeschluss vom 15. October 1896 wurden folgende Dienstesvorschriften für die zur Beaufsichtigung und Bedienung der städtischen Schöpfwerke für Straßenbespritzung und Feuerlöschzwecke bestellten Aufseher genehmigt:

§ 1.

Zur Bedienung der Gasmotoren in den für die Straßenbespritzung und für Feuerlöschzwecke bestehenden Schöpfwerken der Gemeinde Wien, sowie zur Beaufsichtigung derselben werden Schöpfwerkaufseher bestellt.

§ 2.

Die Aufnahme und Entlassung dieses Aufsichtspersonales erfolgt durch das Stadtbauamt. Es untersteht demselben in jeder dienstlichen Beziehung, unmittelbar jedoch den Stadtbauamts-Abtheilungen der betreffenden Bezirke. Die Aufseher haben auch den Anordnungen, welche die Bezirksvorsteher in ihrem zugewiesenen Wirkungskreise, insbesondere hinsichtlich der Straßenbespritzung treffen, unweigerlich Folge zu leisten.

§ 3.

Die Aufnahme der Schöpfwerkaufseher erfolgt in der Regel nur für die Dauer der Straßenbespritzungsaison, d. i. vom 1. April bis 15. October jedes Jahres.

§ 4.

Der Lohn der Aufseher wird mit täglich 1 fl. 50 kr. festgesetzt. Wird zur Bedienung und Beaufsichtigung eines Schöpfwerkes eine Person bestellt, welche diese Arbeiten als Nebenbeschäftigung besorgt, so hat eine geringere Entlohnung platzzugreifen, welche vom Magistrate festzustellen ist und den Betrag von 1 fl. pro Tag nicht überschreiten darf.

§ 5.

Die Auszahlung des Lohnes erfolgt wöchentlich im Nachhinein bei der städtischen Hauptcassa-Abtheilung des betreffenden magistratischen Bezirksamtes gegen Verrechnung mittels Wochenliste, welche von der Stadtbauamts-Abtheilung zu verfassen und vom Leiter des magistratischen Bezirksamtes zu vidieren ist. Der Lohn wird auch für jene Tage bezahlt, an denen infolge Regens oder anderer Umstände das Schöpfwerk außer Betrieb gesetzt ist. Nur wenn die Betriebsunterbrechung von längerer Dauer oder durch das Verschulden des Aufsehers entstanden ist, hat die Entlassung desselben zu erfolgen. Eine Entlohnung für Überstunden wird nicht geleistet.

§ 6.

Die Entlassung der Aufseher kann seitens der Gemeinde jederzeit ohne Angabe von Gründen durch das Stadtbauamt erfolgen. Die Aufseher dagegen sind an eine achttägige Kündigungsfrist bei Auflösung des Dienstverhältnisses gebunden.

§ 7.

Zu den Obliegenheiten des Schöpfwerkkauffeher's gehört insbesondere:

1. Der Betrieb und die Beaufsichtigung der Gasmotoren, der Gasinstallation im Innern des Maschinenhauses und der Pumpenanlage, sowie der Wasserreservoiranlage. Hierbei ist namentlich für die fortwährende und rechtzeitige Einölung der Maschinenbestandtheile des Gasmotors und der Pumpenanlage zu sorgen.

2. Am ersten Tage jedes Monates ist behufs Constatierung des Gasverbrauches der Gasmesser abzulesen und die gefundene Zahl in dem Buche, welches jedem Schöpfwerkkauffeher zur Aufschreibung von der Stadtbauamts-Abtheilung übergeben wird, einzutragen. Außerdem ist der Schöpfwerkkauffeher verpflichtet, in dieses Buch genau die Stunden, wann das Schöpfwerk in und außer Betrieb gesetzt wird, sowie die Anzahl der beim Schöpfwerke gefüllten Faßwägen sammt deren approximativem Rauminhalte nach der in diesem Buche vorgezeichneten Weise einzutragen. Diese Aufschreibung ist am Ende eines jeden Monates an die Stadtbauamts-Abtheilung des Bezirkes abzugeben und gleichzeitig über den Betrieb und Zustand des Schöpfwerkes, sowie über besondere Vorfälle zu rapportieren. Bedeutendere Vorfälle sind sogleich zu melden.

3. Der Aufseher ist verpflichtet, die angeordnete Wasserabgabe aus dem Schöpfwerke an die städtischen Contrahenten strengstens zu überwachen, insbesondere darauf zu sehen, daß von den Bespritzungscontrahenten das bezogene Wasser bloß zur Straßenbespritzung benützt werde.

4. Dem Schöpfwerkkauffeher ist strenge verboten, Wasser aus dem Schöpfwerke an Privatparteien ohne eine bewilligende Anweisung des magistratischen Bezirksamtes abzugeben. Für den Fall, als die Ergiebigkeit des Schöpfwerkes nur mehr für die Zwecke der Straßenbespritzung ausreichen sollte, ist die Wasserabgabe an Privatparteien sofort einzustellen und hievon sogleich der Stadtbauamts-Abtheilung im Bezirke die Meldung zu erstatten, damit das Weitere verfügt werden kann.

5. Der Schöpfwerkkauffeher hat zu sorgen, daß jeden Abend nach Beendigung der Wasserentnahme für die Straßenbespritzung die Reservoirs des Schöpfwerkes gefüllt werden, so daß für den Fall einer Feuersgefahr Wasser vorrätlich ist und die ersten Wasserwägen am nächsten Morgen die Füllung der Reservoirs nicht abwarten müssen.

6. An Regentagen, an welchen die Straßenbespritzung eingestellt und das Schöpfwerk daher nicht in Betrieb gesetzt ist, sowie bei Betriebsstörungen hat sich der Schöpfwerkkauffeher mit der Reinigung der Gaskraftmaschine, Instandhaltung, Reinigung und Einölung der Pumpenanlage, sowie des Reservoirs und Maschinenhauses zu beschäftigen.

Nach Beendigung dieser Arbeiten hat sich der Aufseher sofort der Stadtbauamts-Abtheilung für den betreffenden Bezirk oder über dessen Weisung dem Bezirksvorsteher für sonstige Dienstleistungen der Gemeinde zur Verfügung zu stellen.

Wird diese Verpflichtung außeracht gelassen, so wird dem Aufseher der Tagelohn für die Tage, an welchen er diese Verpflichtung verlegt hat, in Abzug gebracht.

7. Die Schöpfwerkkauffeher sind verpflichtet, allen dienstlichen Aufträgen Folge zu leisten; außerdem wird ihnen in jeder Beziehung Redlichkeit, Ordnung, Fleiß, Nüchternheit und ordentliches Betragen zur Pflicht gemacht.

§ 8.

Die Dauer der täglichen Arbeitszeit richtet sich nach dem vorhandenen Bedürfnisse zum Betriebe des Schöpfwerkes und ist darnach vom Stadtbauamte im Einvernehmen mit dem Bezirksvorsteher zu bestimmen.

Insolange der Betrieb des Schöpfwerkes im öffentlichen Interesse auch an Sonntagen aufrechterhalten bleiben muß, tritt eine Sonntagsruhe für die Schöpfwerkkauffeher nicht ein.

§ 9.

Die Aufseher werden durch das Stadtbauamt für Krankheits- und Betriebsunfälle im Sinne der gesetzlichen Vorschriften versichert und leistet die Gemeinde bis auf Weiteres den ganzen dafür entfallenden Prämienbetrag.

§ 10.

Jede Außerachtlassung der in dieser Instruction enthaltenen Bestimmungen wird im ersten Betretungsfalle mit einem Verweise, bei erschwerenden Umständen jedoch mit sofortiger Dienstesentlassung bestraft werden. Im Wiederholungsfalle tritt immer sofortige Dienstesentlassung ein.

§ 11.

Diese Dienstesvorschriften sind in sämtlichen Schöpfungswerken der Gemeinde ständig affiziert zu halten und jedem neu aufgenommenen Aufseher bekannt zu geben. Vom Tage der Affizierung an sind die Aufseher den Bestimmungen derselben unterworfen. —

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

b) Sonstige Straßen.

Außer den der Gemeinde Wien gehörigen Straßen bestehen im Gemeindegebiete von Wien nur noch Straßen, welche im Eigenthume des k. k. Straßenärars (Reichsstraßen) oder im Eigenthume des k. k. Hofärars (Hofstraßen) sich befinden. Die in der Administration des k. k. Straßenärars stehenden Straßen im Gemeindegebiete von Wien sind:

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

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

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

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

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

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 von der Gemeinde zu tragenden Leistungen die Bestimmungen des Reichsstraßengesetzes maßgebend.

Zufolge Entschliebung des k. Commiffärs vom 2. Jänner 1896 wurden mit 1. Mai 1896 die dem k. k. Hofärar gehörigen Straßen, und zwar die Benogasse, die Schönbrunnerallee und Altmannsdorferstraße im XII. und XIII. Bezirke, welche zusammen eine Länge von 4·29 Kilometer besitzen, von der Gemeinde Wien in das Eigenthum übernommen.

Am Schlusse des Jahres 1896 befanden sich noch die Straßen im k. k. Prater, von der Ausstellungsstraße rechts bis gegen den Wiener Donaukanal und die Kaiser Franz Josephsstraße im II. Bezirke, die Hohenberggasse (früher Gloriettegasse) im XII. Bezirke, dann die Schönbrunner Schlossstraße, die Schönbrunner Hofallee und die Straße entlang des sogenannten Vorparkes von der Schönbrunner Hofallee bis zum Marktplatz in Rudolfsheim (im XIII. Bezirke) im Besitze des k. k. Hofärars; diese Straßen haben zusammen eine Länge von 19·09 Kilometer.

Die Erhaltung und Säuberung derselben erfolgt auf Kosten des k. k. Hofärars.

c) Eisenbahnen.

1. Locomotivbahnen.

Gesetz für Localbahnen. — Mit Ende des Jahres 1894 lief die Wirksamkeit des Localbahngesetzes vom 17. Juni 1887, N.-G.-Bl. Nr. 81, ab und es trat an seiner Stelle das Gesetz vom 31. December 1894, N.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895 über die Bahnen niederer Ordnung mit 1. Jänner 1895 in Kraft.

Die den Localbahnen bereits durch das frühere Gesetz gewährten Begünstigungen erfuhren eine namhafte Erweiterung. Durch Stempel-, Gebürens- und Steuerfreiheiten wurde eine leichtere Beschaffung des Anlagecapitals, bzw. eine günstigere finanzielle Gebarung ermöglicht und unter gewissen Voraussetzungen eine Betheiligung des Staates an der betreffenden Gründung vorgesehen. Von hervorragender Bedeutung ist für die Gemeinde Wien die Bestimmung, daß „nichtärarische öffentliche Straßen nur mit Zustimmung der zur Erhaltung Verpflichteten, bzw. jener Behörden oder Organe, welche zur Ertheilung der Zustimmung zur Benützung der Straße seitens der Localbahnenunternehmung nach den bestehenden Gesetzen berufen sind, zur Anlage von Localbahnen in Anspruch genommen werden können“. (Art. XIV.) Hiedurch erscheint jede Benützung von Gemeindestraßen gegen den Willen der Gemeinde, etwa im Wege der Expropriation, ausgeschlossen.

Innerhalb der Localbahnen wurde durch das Gesetz eine neue Kategorie der „Kleinbahnen“ (Tertiärbahnen) geschaffen. (Art. XVI.)

Als solche gelten jene Localbahnen, welche für den allgemeinen Eisenbahnverkehr von geringer Bedeutung sind (normal- oder schmalspurige Zweigbahnen, Straßenbahnen mit Dampf oder elektrischem Betriebe, anderen mechanischen Motoren oder animalischer Kraft, Seilbahnen etc.). Insbesondere sind Kleinbahnen in der Regel solche Bahnen, welche hauptsächlich den örtlichen Verkehr in einer Gemeinde oder zwischen benachbarten Gemeinden vermitteln, sowie alle Bahnen, welche nicht mit Dampf betrieben werden.

Derartigen Kleinbahnen gegenüber beschränkt das Gesetz den Einfluß der Staatsbehörden auf ein Mindestmaß, indem denselben lediglich die Genehmigung der allgemeinen Anlage und der Tracenführung der Bahn, die Wahrung der sicherheitspolizeilichen Rücksichten, sowie der Schutz der Bahnanrainer und sonstigen Interessenten vor Feuergefährdung und sonstigen Beschädigungen vorbehalten wird. (Art. XVII.) Die Festsetzung der Tarife bleibt unter gewissen Cautelen (Art. XIX) der Unternehmung überlassen.

Autonome Körperschaften genießen vor anderen Concessionären das Vorzugsrecht, die Concession auf die Dauer von 90 Jahren (statt 60) erwerben zu können. (Art. XVI.) Auch hat ihnen gegenüber die Regierung auf das staatliche Recht der Einköpfung und des Heimfalles zu verzichten. (Art. XXI.)

Die Bestimmungen des neuen Gesetzes können nach Art. XXIII auch auf bestehende Localbahnen, daher auch Straßenbahnen, jedoch ohne Erweiterung der finanziellen Begünstigungen, welche der betreffenden Unternehmung bei der Concessionsertheilung gewährt wurden, angewendet werden. Bei Straßenbahnen ist deren Behandlung als Kleinbahnen im Sinne des Art. XVI von der Zustimmung der Straßenverwaltung abhängig. Es wird demnach der Entschluß der Gemeinde Wien dafür entscheidend sein, ob den vor dem 1. Jänner concessionierten Tramwaylinien die Begünstigungen des Gesetzes vom 31. December 1894 zutheil werden sollen.

Die Vorschriften über das Verfahren bei Anlage von Localbahnen und über den Betrieb solcher Bahnen werden im Verordnungswege erlassen werden. Hierbei hat nach dem Gesetze die „weitestgehende Vereinfachung und Beschleunigung des Verfahrens“ sowie die „thunlichste Erleichterung und Verwohlfeilung des Baues und der Betriebsrichtungen“ zur Richtschnur zu dienen. (Art. XXII.)

Die Wirksamkeit des neuen Gesetzes erlischt mit 31. December 1904.

R. k. Eisenbahn=Ministerium. — In der Organisation der staatlichen Eisenbahnverwaltung trat in Jahre 1896 eine wichtige Veränderung ein. Es wurden nämlich zufolge Allerhöchster Entschliessung vom 15. Jänner 1896 mit Kundmachung vom 19. Jänner 1896, R.=G.=Bl. Nr. 16, die bisher dem Handelsministerium zugewiesenen Eisenbahngenden aus dem Wirkungskreise dieses Ministeriums ausgeschieden und dem neu errichteten Eisenbahn=Ministerium übertragen.

Dem neuen Ministerium fällt außer der obersten staatlichen Leitung und Beaufsichtigung des gesammten Eisenbahnwesens insbesondere auch die oberste einheitliche Verwaltung der vom Staate selbst auf eigene oder fremde Rechnung betriebenen Eisenbahnen, sowie die oberste Leitung des Staats-eisenbahnbaues zu. Mit der unmittelbaren Unterstellung der k. k. Staatsbahnen unter das Eisenbahn=Ministerium verband sich die Auflösung der k. k. General=Direction der österr. Staatsbahnen, welche am 31. Juli 1896 ihre Thätigkeit einstellte.

Zur Leitung des localen Betriebsdienstes bei den vom Staate betriebenen Eisenbahnen wurden besondere Dienststellen geschaffen, welche die Bezeichnung „R. k. Staatsbahn=Direction“ führen und direct dem Ministerium unterstehen. In gleicher Weise wurden die zur Leitung des Baues neuer oder umfassenderer Bauten bei schon bestehenden Staatsbahnen bestimmten „R. k. Eisenbahn=Bauleitungen“ dem Eisenbahn=Ministerium unmittelbar untergeordnet.

Als Eisenbahn=Aufsichtsbehörde fungiert, wie bisher, die k. k. General=Inspection der österr. Eisenbahnen als Hilfsorgan des Ministeriums. Für dieselbe wurde mit Verordnung vom 28. Juli 1896, R.=G.=Bl. Nr. 130, eine neue Dienstesinstruction erlassen.

Wiener Stadtbahn. — Im letzten Verwaltungsberichte wurden bereits jene Abänderungen des Programmes für den Bau der Wiener Stadtbahn mitgetheilt, welche von der Commission für Verkehrsanlagen in Wien in der Sitzung vom 16. Jänner 1894 beschlossen wurden.

Diese Abänderungen, welche am 26. Jänner 1894 die Zustimmung des Gemeinderathes erhielten, wurden mit dem Gesetze vom 12. Februar 1894, L.=G.=Bl. Nr. 18, und vom 9. April 1894, R.=G.=Bl. Nr. 73, genehmigt. Anlässlich der Berathung des bezüglichen Gesetzentwurfes wurde vom Herrenhause die Erwartung ausgesprochen, „dass die in Rede stehenden Eisenbahnanlagen, um den sicheren Übergang normaler Betriebsmittel zu ermöglichen, den Bedürfnissen des Vollverkehrs entsprechend, und dass insbesondere deren Kunstbauten durchwegs in einer lichten Höhe von 4·8 Meter ausgeführt werden“. Demselben Wunsche verliel auch der Budgetauschuss des Abgeordnetenhauses Ausdruck.

Im Sinne der eben erwähnten Anregung wurde von der Commission für Verkehrsanlagen am 11. Juli 1895 beschlossen, die Donau canal= und Wienthallinie als Hauptbahnen zu projectieren. Demgemäß wurde vor allem die Vergrößerung der lichten

Höhe des Durchfahrtsprofiles von 4·4 Meter auf das Normalmaß von 4·8 Meter, welches den Übergang sämtlicher Fahrbetriebsmittel der Hauptbahnen auf die genannten Localbahnlinien zulässt, in Aussicht genommen.

Infolge der Einbeziehung der Donau canal- und Wienthallinie in das vom Staate zu betreibende einheitliche Stadtbahnnetz mußte auch für den directen Übergang der Localzüge der anschließenden Kaiser Franz Josefsbahn, Kaiserin Elisabethbahn und der Verbindungsbahn entsprechende Vorsorge getroffen werden, wodurch eine wesentliche Erweiterung der bezüglichen Anschlußbahnhöfe in Heiligenstadt, Hütteldorf und beim Hauptzollamte bedingt wurde. Besonders einschneidende Veränderungen wurden in dieser Hinsicht bezüglich der Bahnhofanlage beim Hauptzollamte projectiert. Das Bahn-niveau soll nach dem bezüglichen Projecte soweit gesenkt werden, daß die Ungargasse, Landstraße-Hauptstraße und die Hintere Zollamtsstraße, welche bisher den Bahnhof unterfahren haben, künftig über denselben führen werden. Hiedurch wurden einerseits günstigere Geleiseverbindungen zwischen der Donau canal- bzw. Wienthallinie und der Verbindungsbahn, anderseits auch eine günstigere Tracierung der vom III. in den I. Bez. führenden Straßenzüge ermöglicht.

Mit Rücksicht auf einen leichteren Betrieb und die höhere Rentabilität des Stadtbahnnetzes wurde weiters von der Commission am 11. Juli 1895 beschloffen, eine Änderung des genehmigten Programmes für Verkehrsanlagen in dem Sinne anzustreben, daß die der zweiten Bauperiode (1898—1900) vorbehaltene Strecke Hernals-Penzing der Vorortelinie, sowie, wenn möglich, auch die Strecke Gumpendorferlinie—Magleinsdorf schon in der I. Bauperiode zur Ausführung gebracht, dagegen von der Ausführung der provisorischen Donau stadtklinie, gegen deren Tracierung von vielen Seiten Einwendungen erhoben worden sind, abgesehen werde.

Der bezügliche Beschluß hat folgenden Wortlaut:

Die Commission für Verkehrsanlagen in Wien beschließt im Sinne des Punktes VII, Absatz 6 des nach Artikel I des Gesetzes vom 18. Juli 1892 (R.-G.-Bl. Nr. 109) genehmigten Programmes für die finanzielle Sicherstellung und die Ausführung von öffentlichen Verkehrsanlagen in Wien mit Stimmeneinhelligkeit der drei Curien behufs Bedeckung des bei den Bahnbauten der ersten Bauperiode infolge der Ausgestaltung der Localbahnlinien als Hauptbahnen zu gewärtigenden Mehrerfordernisses und einer besseren Ausführung dieses Programmes, wie folgt:

1. Die nach dem Programme (Punkt II, A, I, b) in der ersten Bauperiode bis zur Bauung der Donau stadtklinie theilweise als Provisorium herzustellende Fortsetzung der Wiener Verbindungsbahn vom Praterstern mit Benützung der Kronprinz Rudolfstraße im k. k. Prater in die Donau stadtklinie und weiterhin entlang der Donauuferbahn zum Anschlusse an die Station Rußdorf der Kaiser Franz Josefsbahn (provisorische Donau stadtklinie) hat gänzlich zu entfallen. Der hiesfür vorgegebene Betrag per 3,960.000 fl. effectiv ist für die anderen in der ersten Bauperiode auszuführenden Stadtbahnlinien, beziehungsweise zur theilweisen Bedeckung des hiebei zu gewärtigenden Mehrerfordernisses zu verwenden.

2. Zur Sicherstellung des für die gänzliche Bedeckung dieses Mehrerfordernisses, sowie für den Ausbau der Vorortestrecke Hernals—Penzing innerhalb der ersten Bauperiode, dann für den Ausbau der Gürtelstrecke Gumpendorferstraße—Magleinsdorf benötigten Effectivbetrages von rund 13,800.000 fl., sind die erforderlichen Schritte einzuleiten.

3. Bis zum Zeitpunkte der Genehmigung dieses Nachtragscredits sind die Arbeiten an der Donau canalalllinie nur auf die Vornahme der politischen Commissionen, die Verfassung der Ausschreibungselaborate und die Grundeinlösung zu beschränken. Die durch den Aufschub der eigentlichen Bauarbeiten dieser Linie frei werdenden Fonds sind vorläufig für die Fortsetzung aller übrigen Arbeiten, mit Ausnahme der eigentlichen Bauarbeiten der Vorortestrecke Hernals—Penzing, zu verwenden.

4. Dem vorgelegten Detailprojecte für die Umgestaltung und Tiefverlegung des Hauptzollamts-Bahnhofes wird unter der Bedingung zugestimmt, daß die für die Bahnanlage erforderlichen Theile des Eislaufplatzes dem Stadtbahnunternehmen seitens der Gemeinde Wien unentgeltlich abgetreten werden. Dagegen ist die Commission für Verkehrsanlagen bereit, der Gemeinde Wien das Rechteinzuräumen, den Tiefbahnhof behufs Ausdehnung der Großmarkthalle in dem erforderlichen Umfange zu überbauen und behufs Überführung der Marxergasse zu überbrücken, und wird die Commission der Gemeinde Wien in Bezug auf die technische Ausführung dieser Anlagen das thünlichste Entgegenkommen bethätigen. Das vorhin erwähnte Bahnhofproject ist an das k. k. Handelsministerium mit dem Ersuchen um Anordnung der Stationscommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung zu leiten.

5. Der Bau der Strecke Gumpendorferstraße—Majleinsdorf der Gürtellinie ist erst dann zur Ausführung zu bringen, wenn die Beziehungen der Südbahn zum Staatsbahnbetriebe endgiltig geregelt sein werden.

Die Gemeinde hat diesen Abänderungen zufolge Entschließung des k. Commiffärs vom 25. Februar 1896 zugestimmt. Dieselben wurden am 23. Mai 1896 zum Landesgesetz (L.-G.-Bl. Nr. 43) und unter dem gleichen Datum zum Reichsgesetz (R.-G.-Bl. Nr. 83) erhoben.

In der Berichtsperiode wurde hinsichtlich der Detailprojecte für die nachstehend bezeichneten Theile der Stadtbahnanlage die Stations-Commissions- und Enteignungsverhandlung vorgenommen, und zwar:

a) für die Strecke „Dttakring—Gersthof“ der Vorortelinie am 4. Jänner 1894;

b) für die Strecke „Westbahnhof—Michelbeuern“ der Gürtellinie am 9. Februar 1894;

c) für die Strecke „Hütteldorf—Hiezing“ der Wienthallinie am 12. September 1894;

d) für die Strecke „Schikanedersteg—Gumpendorfer Schlachthaus“ der Wienthallinie am 22. September 1894;

e) für die Strecke „Hiezing—Gumpendorfer Schlachthaus“ der Wienthallinie und Verbindungscurve zwischen dieser Linie und der Gürtellinie vom Westbahnhofe bis zur Lobkowitzbrücke am 7. und 8. Februar 1895;

f) für die Strecke km 3.038—4.200 der Wienthallinie am 17. April 1895 (Verlegung der Haltestelle Hiezing in den flussabwärts der Hiezingbrücke gelegenen Theil der Wienthallinie);

g) für den Umbau des Bahnhofes „Hauptzollamt“ der Verbindungsbahn behufs Einmündung der Donaucanal- und Wienthallinie am 18. September 1895;

h) für die Einschaltung einer Haltestelle in die Wienthallinie nächst der Hügelfgasse im XIII. Bezirke am 28. November 1895;

i) für die Donaucanallinie am 25. November 1895;

k) für die Strecke „Penzing—Dttakring“ der Vorortelinie am 29. November 1895;

l) für die Strecke „Schikanedersteg—Hauptzollamt“ der Wienthallinie am 6. Juli 1896;

m) für die Strecke „Schikanedersteg—Gumpendorfer Schlachthaus“ der Wienthallinie am 7. October 1896;

n) betreffs der Rußwasserleitung für den Heiligenstädter Bahnhof am 19. December 1896.

Aus dem Vorstehenden ist zu entnehmen, daß die Strecke „Schikanedersteg—Gumpendorfer Schlachthaus“ der Wienthallinie zweimal der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung unterzogen wurde.

Die Nothwendigkeit einer zweiten politischen Begehung ergab sich aus der nachträglich vorgenommenen Verrückung der Trace, welche vorwiegend durch Änderungen an dem Regulierungsplane für den Stadttheil an der Wien bedingt wurde.

Sämmtliche Stations-Commissions- und Enteignungsverhandlungen ergaben im Wesentlichen keinen Anstand. Auf Grund dessen wurde seitens des k. k. Handelsministeriums für die genannten Bahnanlagen die Baubewilligung erteilt.

Betreffs der von der Gemeinde Wien gestellten Forderungen wurde im allgemeinen und zwar zum Theile bereits bei den politischen Begehungen selbst, zum Theile nach den Entscheidungen des k. k. Handelsministeriums ein Einverständnis mit der Commission für die Wiener Verkehrsanlagen erzielt. Abgewiesen wurden seitens der Commission für Verkehrsanlagen und sodann auch vom k. k. Handelsministerium die seitens der Gemeinde Wien gelegentlich der politischen Begehungen der Strecken „Hütteldorf—Hieping“ und „Hieping—Schlachthaus“ der Wienthallinie aufgestellte Forderung, daß die landseitigen Stützmauern des Bahneinschnittes über Verlangen der Gemeinde seitens des Bahnunternehmens und auf dessen Kosten auf das von der Gemeinde Wien für die neben der Bahnanlage befindliche Parallelstraße bestimmte Niveau zu erhöhen seien; desgleichen wurden die bei der zweiten politischen Begehung der Strecke „Schiffnedersteg—Gumpendorfer Schlachthaus“ von der Gemeinde gestellten Forderungen, daß das Bahnunternehmen die zur Eröffnung neuer Straßen entlang der ganzen begangenen Bahnstrecke nöthigen Gründe in der halben Breite der neuen Straßen unentgeltlich und lastenfrei abzutreten habe, und daß die Bahn gemäß Punkt XIII des Programmes für die Verkehrsanlagen überall dort einzudecken sei, wo die Gemeinde den erforderlichen Grund unentgeltlich abgetreten habe, von der Commission für Verkehrsanlagen abgelehnt und sodann vom k. k. Eisenbahnministerium abweislich beschieden.

Die Gemeinde hat gegen diese sämmtlichen Entscheidungen die Beschwerde an den k. k. Verwaltungsgerichtshof ergriffen.

In dem ersterwähnten, die Theilstrecke „Hütteldorf—Hieping“ betreffenden Falle hat der Verwaltungsgerichtshof mit dem Erkenntnisse vom 28. Februar 1896, Z. 1251, die Entscheidung des k. k. Handelsministeriums wegen mangelhaften Verfahrens behoben und in den Motiven dieses Erkenntnisses die Rechtsanschauung vertreten, daß auch bei Eisenbahnbauten die bereits rechtskräftig genehmigten Baulinien und Niveaucöten einzuhalten seien. Das k. k. Eisenbahnministerium hat in Folge dessen die Reassumierung, bzw. Ergänzung der politischen Begehung für die bezeichnete Stadtbahnstrecke angeordnet. Die diesbezüglichen neuerlichen Verhandlungen sind dormalen noch nicht beendet.

Über die anderen Beschwerden ist noch kein Erkenntnis erlossen.

Außer den erwähnten politischen Begehungen wurde über Auftrag des Eisenbahnministeriums von der k. k. Statthalterei am 26. August 1896 noch eine lediglich informativen Zwecken dienende commissionelle Erhebung in Betreff eines Variantenprojectes für die Strecke Augartenbrücke—Heiligenstadt der Donauncanallinie sammt Verbindungscurve zur Gürtellinie vorgenommen.

Das Variantenproject unterscheidet sich von dem ersten Project in der Hauptsache dadurch, daß die Bahn in der Strecke Augartenbrücke—Brigittabrücke nicht als Hochbahn, sondern als Tiefbahn geführt wird.

Die Anregung zu dieser Projectänderung gieng von einer Anzahl von Interessenten an der Hofbauerlände aus, welche in der Hochbahn eine Schädigung dieses Stadttheiles und namentlich eine Beeinträchtigung seiner künftigen Entwicklung erblickten und eine lebhaftige Agitation zu Gunsten der Tiefbahn entfalteten.

Die bezüglichlichen Verhandlungen sind dormalen noch nicht zum Abschlusse gelangt.

Mit Schluß des Jahres 1896 waren mit Ausnahme der nachstehend besonders angeführten Strecken sämtliche Theile der gesetzlich sichergestellten Stadtbahnlinien in Angriff genommen.

Folgende Strecken waren noch nicht an Unternehmer vergeben:

a) Die Strecke vom Gumpendorfer Schlachthause bis zum Schikanedersteg, und zwar aus dem Grunde, weil die Ausführung dieser Theilstrecke von der Fertigstellung der rechten Ufermauer des regulierten Wienflusses abhängt.

b) Die Donaucanallinie vom Hauptzollamts-Bahnhofe bis Heiligenstadt. Die Vergabung der Arbeiten erfuhr hier durch die bereits erwähnte Action zur Abänderung des schon genehmigten Hochbahnprojectes im Sinne der Herstellung einer Tiefbahn von der Augartenbrücke flußaufwärts eine Verzögerung.

c) Die Strecke Hauptzollamtsbahnhof—Praterstern, in welcher außer den theilweise zu senkenden Geleisen der Verbindungsbahn noch ein drittes Geleise herzustellen ist. Das diesbezüglich den beteiligten Interessenten vorgelegte Project ergab hinsichtlich der Anlage der Haltestelle „Praterstern“ derartige Schwierigkeiten, daß an die Aufstellung eines neuen Projectes geschritten werden mußte.

d) Die Strecke Gumpendorferstraße—Magleinsdorf der Gürtellinie. Diese Strecke hat nach dem oben mitgetheilten Beschlusse der Commission für Verkehrsanlagen vom 11. Juli 1895 erst dann zur Ausführung zu gelangen, wenn die Beziehungen der Südbahn zum Staatseisenbahnbetriebe endgiltig geregelt sein werden.

Schließlich ist noch zu bemerken, daß die Unterbauarbeiten in der Strecke Schikanedersteg—Hauptzollamt nicht separat vergeben wurden, sondern gemeinschaftlich mit den Wienflußregulierungsarbeiten zur Vergabung gelangten.

K. k. Staatsbahnen. — Die Thatfache, daß die Linie Wien—Salzburg von der Linzer Reichsstraße im Niveau überseht wird, brachte schwere Übelstände sowohl für den Fuhrwerks- und Passanten-, wie auch für den Eisenbahnverkehr mit sich.

Die k. k. Statthaltereie leitete daher im Jahre 1894 Verhandlungen wegen Auflassung dieser Niveaufreuzung und Herstellung einer Unterführung ein. Um die Kosten sicherzustellen, wurde an die Gemeinde die Anfrage gerichtet, ob dieselbe principiell geneigt sei, ein diesbezügliches Project finanziell zu unterstützen.

Die Gemeinde erklärte sich hiezu bereit, verknüpfte jedoch mit ihrer Zustimmung die Zusicherung der Gestattung einer Überbrückung des Westbahnhofes im XIV. Bezirke zwischen der Schmelzbrücke und dem Viaducte der Schmelz, welche schon seit längerer Zeit ohne Erfolg angestrebt worden war. Der in dieser Angelegenheit im Jahre 1894 gefaßte Beschluß lautet:

„Es wird die principielle Geneigtheit der Gemeinde Wien, zu den Kosten der Unterführung der Linzer Reichsstraße unter den Bahnkörper der k. k. Staatsbahnlinie Wien—Salzburg an Stelle der bestehenden Niveaufreuzung einen Beitrag zu leisten, mit dem Vorbehalte ausgesprochen, daß die Gemeinde Wien keinerlei Verpflichtung zu dieser Beitragsleistung anerkennt und die Höhe dieses Beitrages nach eigenem Ermessen feststellen wird.“

Dies hat jedoch nur dann zu gelten, wenn von Seite der Direction der k. k. Staatsbahnen auch die Errichtung eines Überganges mindestens für Fußgänger im XIV. Bezirke zugestanden und ermöglicht wird.“

Die endgiltige Austragung dieser Angelegenheit ist in der Berichtsperiode nicht erfolgt.

Bei den Haltestellen Lainz und Hefendorf der Linie Penzing—Kaiser-Ebersdorf wurden im Jahre 1894 heizbare Wartehallen hergestellt.

Der beabsichtigten Erweiterung der Personenhaltestelle „Klein-Schwechat“ der nämlichen Linie und Herstellung eines eisernen Gehsteiges über die Station wurde im Jahre 1896 zugestimmt.

K. k. priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. — Durch den von der k. k. priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft ausgeführten Bau einer Maschinen-Reparaturwerkstätte in Simmering wurde der die Staatsbahngleise in Kilometer $2\frac{4}{5}$ im Niveau übersehbende Feldweg, Cat.-Parz. 1878 in Simmering, unterbrochen; es erschien daher als Fortsetzung dieses Feldweges eine Überbrückung der Staatsbahn notwendig; es wurde eine solche und zwar in der unmittelbaren Nähe der Werkstätte, von der Gemeinde Simmering bei der diesbezüglichen Localcommission am 19. October 1871 begehrt und von der Commission befürwortet.

Dieses Begehren wurde seitens des Handelsministers laut Erlasses vom 11. April 1872, Z. 6896, in Übereinstimmung mit dem Minister des Innern „mit Rücksicht auf die Sicherheit des Bahn- und Werkstättenbetriebes“ abgelehnt, jedoch fand der Handelsminister, „die Ausführung der Überbrückung mit thunlichster Berücksichtigung der Gemeindeinteressen an jener Stelle zu bestimmen, welche sich ergibt, wenn die Richtung der Hirschengasse bis zur Grenze des Bahnterrains ungebrochen verlängert und von da die Communication senkrecht auf die Bahnachse eingeführt wird“ — d. i. in Kilometer $2\frac{2}{3}$. Gleichzeitig wurde die Breite dieser Communication mit 6 Klafter (11.40 Meter) bestimmt. Nach fruchtloser Concurrenzverhandlung in Betreff der Kostensicherstellung wurde auf Grund der vom k. k. Handelsministerium mit dem Erlasse vom 15. October 1872, Z. 19.452, angeordneten instanzmäßigen Entscheidung seitens der k. k. Bezirkshauptmannschaft Bruck a. d. Leitha mit dem Erlasse vom 4. December 1872, Nr. 11.846, entschieden, „dass die Staatseisenbahn-Gesellschaft die Kosten für die Herstellung der fraglichen Überbrückung in einer Breite von 6 Klaftern, sowie für die Rampenzufuhr zu derselben allein zu tragen hat.“

Dem von der Staatseisenbahn-Gesellschaft gegen diese Entscheidung ergriffenen Recurse wurde zufolge Erlasses der k. k. n.-ö. Statthalterei vom 19. Jänner 1873, Z. 38.186, keine Folge gegeben.

Trotz dieser Entscheidung und des sohin zur vollen Geltung gelangten Auftrages ließ die Staatseisenbahn-Gesellschaft die Angelegenheit auf sich beruhen — die Ausführung der Überbrückung unterblieb.

Im Jahre 1878 nahm die Angelegenheit eine überraschende Wendung. Es wurde nämlich mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 3. Mai 1878, Z. 21.527 ex 1877, der Handelsministerial-Erlass vom 11. April 1872, Z. 6869 — durch welchen eine endliche und wenigstens für die Interessen der vormaligen Gemeinde Simmering gedeihliche Lösung der Angelegenheit gesichert erschien — „mit Rücksicht auf die geänderten Zeitverhältnisse“ aufgehoben und die Staatseisenbahn-Gesellschaft bei dem Umstande, als die seither geführten, wiederholten Verhandlungen über eine zweck-

mäßige Communications-Herstellung zu keinem günstigen Resultate geführt hatten, aufgefördert, „ein neues Project für eine 11.⁴⁰ Meter breite Bahnüberbrückung in der Nähe von Kilometer 1.⁹⁷ unter Bedachtnahme auf die erforderlichen Wegverbindungen zu beiden Seiten der Bahn auszuarbeiten.“

Die Gemeinde Simmering nahm gegen diesen Erlass selbstverständlich mit aller Entschiedenheit Stellung und ergriff die Beschwerde an den k. k. Verwaltungsgerichtshof, welche auch von Erfolg war, da zufolge Erkenntnisses dieses Gerichtes vom 13. December 1879, Nr. 1663, die angefochtene Entscheidung als im Gesetze nicht begründet aufgehoben wurde.

Auch diese Thatsache vermochte die Staatseisenbahn-Gesellschaft nicht zu bestimmen, die mit dem nun wieder ins Leben gerufenen Handelsministerial-Erlasse vom 11. April 1872, Z. 6896, angeordnete Herstellung einer Überbrückung in der Richtung der verlängerten Hirschengasse zu veranlassen; sie beharrte vielmehr auf dem mit dem nunmehr aufgehobenen Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 3. Mai 1878 angeregten Projecte einer Überbrückung in der Nähe von Kilometer 1.⁹⁷, und zwar erklärte sie sich bereit, eine 6^o = 11.⁴⁰ Meter breite Überbrückung ihrer Geleise auf ihre Kosten in einer Entfernung von 270 Meter von der mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 11. April 1872, Z. 6896, bestimmten Überbrückung näher gegen Wien (also in Kilometer $\frac{1.9}{2.0}$) und die erforderlichen Zufahrtsrampen herzustellen; weiters hat sie sich im Verlaufe der Verhandlungen geneigt erklärt, im Zuge der Simmeringer-Geißelbergstraße für die Aufrechterhaltung der Communication für Fußgeher durch eine Überbrückung der Geleise mittels eines Steges Sorge zu tragen, unter allen Umständen aber ist hiebei beabsichtigt, vom Zeitpunkte der Vollendung dieser Überbrückung den Wagenverkehr in seiner gegenwärtigen Richtung im Zuge der Simmeringer-Geißelbergstraße im Niveau der Bahn gänzlich einzustellen.

Aus den über dieses Project seither wiederholt gepflogenen Verhandlungen ist in Kürze Folgendes hervorzuheben:

Die Vertreter der Gemeinde Simmering beharrten auf der Herstellung einer Überbrückung in der Verlängerung der Hirschengasse, d. i. in Kilometer $2\frac{2}{3}$, wie sie mit dem mehrcitirten Handelsministerial-Erlasse vom 11. April 1872, Z. 6896, bestimmt wurde, aber auch auf der Aufrechterhaltung des bestehenden Verkehrs in der Richtung Simmeringerstraße-Geißelbergstraße.

Die Vertreter der Gemeinde Wien sprachen sich gleichfalls mit aller Entschiedenheit für die Aufrechterhaltung des bestehenden Verkehrs im Niveau der Bahn in der Richtung Simmeringer-Geißelbergstraße und für die Aufrechterhaltung des Wagenverkehrs auch dann aus, wenn für die Communication der Fußgänger, etwa durch Überbrückung der Geleise mittels eines Steges, Vorsorge getroffen werden sollte.

Der Vertreter des n.-ö. Landesauschusses trat ebenso wie der Vertreter der Arsenaldirection für die Aufrechterhaltung der Bahnübersehung im Zuge der Simmeringerstraße ein.

In untrennbarem Zusammenhange mit der im Vorstehenden erörterten Angelegenheit steht folgende.

Die Gemeindevertretung von Simmering hatte sich bereits im Jahre 1876 an die Staatseisenbahn-Gesellschaft und im Jahre 1885 an das k. k. Handelsministerium gewendet wegen Errichtung einer Haltestelle an der nördlichen Staatseisenbahn-Linie, und

zwar an der Kreuzung der Simmeringer Hauptstraße. Die Gesellschaft hat sohin ein Project vorgelegt, welches am 22. März 1887 der politischen Begehung unterzogen wurde.

Hiebei sprachen sich sowohl der Vertreter des n.-ö. Landesauschusses, als auch jener der n.-ö. Handels- und Gewerbekammer für das vorgelegte Project aus, welches auch von der Commission vom technischen Standpunkte entsprechend befunden wurde.

Die Vertreter der Gemeinde Simmering erklärten sich hiebei zu einer Beitragsleistung von 8000 fl. zu den mit 24.000 fl. veranschlagten Herstellungskosten unter der Bedingung bereit, daß an dieser Haltestelle sämtliche Züge mit Ausnahme der Eil-, Courier- und Postzüge anhalten.

Nach längeren Verhandlungen erklärte sich die Staatseisenbahn-Gesellschaft mit dieser Beitragsleistung zufrieden, verlangte jedoch an Zahlungsstatt einen der Gemeinde Simmering gehörigen Grund am Donaucanale zur Verbreiterung des Bahndammes. Als die Gemeindevertretung auch dieser Forderung zugestimmt hatte, stellte die Gesellschaft im December 1887 eine ganz andere, viel schwerwiegendere Forderung, nämlich die, daß die Gemeinde Simmering auf die im vorliegenden Referate eingehend besprochene Herstellung einer Überbrückung der Staatsbahngleise in der Verlängerung der Hirschengasse verzichte und sich mit der von der Gesellschaft projectierten Bahnüberbrückung bei Kilometer $\frac{1.9}{2.0}$ (Hasnergasse) zufriedenstelle.

Es kann wohl nicht befremden, daß die Gemeindevertretung von Simmering diese Forderung und weitershin die sonach von der Gesellschaft schließlich aufgestellte, noch weitergehende Forderung: die gesammten Baukosten der projectierten Haltestelle und auch die Kosten des Betriebes zu tragen, entschieden ablehnte, was zur Folge hatte, daß diese für die Interessen des Bezirkes hochwichtige Angelegenheit seither unerledigt blieb.

Der Gemeinderath hat daher in seiner Plenarsitzung am 24. April 1894 beschlossen:

1. principiell der Herstellung einer Unterfahrt bei den Geleisen der Staatseisenbahn-Gesellschaft im Zuge der Simmeringer-Geiselbergstraße zuzustimmen;
2. auf der Forderung einer Überbrückung dieser Geleiseanlagen in der Verlängerung der Hirschengasse in Gemäßheit des Erlasses des Handelsministers vom 11. April 1872, Z. 6896, zu beharren;
3. das Project der Staatseisenbahn-Gesellschaft wegen Herstellung einer Überbrückung in Kilometer $\frac{1.9}{2.0}$ und eines Gehsteiges über die Bahn im Zuge der Simmeringerstraße unter gleichzeitiger Einstellung des Wagenverkehrs dortselbst im Niveau der Bahn abzulehnen;
4. an das k. k. Handelsministerium die Bitte zu richten, die priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft zu verhalten, die sub 1) und 2) bezeichneten Herstellungen mit aller Beschleunigung zu veranlassen.

Gleichzeitig hat der Stadtrath in seiner Sitzung am 20. April 1894 beschlossen, an das k. k. Handelsministerium die Bitte zu richten, dasselbe wolle auch hinsichtlich des dringenden Wunsches der Gemeinde wegen Errichtung einer Haltestelle an der Linie „Wien—Stadlau“ an der Kreuzung der Simmeringerstraße auf die Staatseisenbahn-Gesellschaft maßgebenden Einfluß nehmen.

Das k. k. Handelsministerium hat sohin zufolge Erlasses vom 30. Juli 1895, Z. 31.032 ex 1894, erkannt, „daß die Verhältnisse in der Umgebung der beiden in Wien einmündenden Linien der Gesellschaft seit dem Zeitpunkte der Erbauung der Bahnen infolge des Aufschwunges, den der X., sowie der nunmehrige XI. Gemeindebezirk genommen haben, eine so namhafte Änderung erfahren, daß die bestehenden Communicationen im Bereiche der Bahnanlage für die gesteigerten Bedürfnisse des Straßenverkehrs sich nicht mehr als ausreichend erweisen“ und der Ansicht Ausdruck gegeben, „daß eine umfassende, wenn auch successive durchzuführende planmäßige Um- und Ausgestaltung der fraglichen Communicationen im öffentlichen Interesse höchst wünschenswert wäre.“

Die Gesellschaft wurde daher mit dem bezogenen Erlasse aufgefordert, in der gedachten Beziehung mit der Gemeinde Wien sich ins Einvernehmen zu setzen, wozu sich die Gesellschaft unterm 24. August 1895 auch bereit erklärte.

Die sohin neuerlich eingeleiteten Verhandlungen wurden in der Berichtsperiode nicht zum Abschluße gebracht. —

Die Holzlagerplätze am Frachtenbahnhofe in Simmering wurden im Jahre 1894 vergrößert und zu denselben eine eigene Zufahrtsstraße, welche vollständig auf Bahnterritorium gelegen ist, hergestellt. Die Entwässerung derselben erfolgt mit Zustimmung der Gemeinde in den Favoritner Sammelcanal.

Wiener Verbindungsbahn. — Im Jahre 1895 gieng der bis dahin in dem Besitze der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft befindliche Theil der Wiener Verbindungsbahn an den Staat über.

Der Betrieb dieser Strecke wird jedoch bis auf Weiteres von der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft geführt.

Die im Zuge der Neulinggasse über die Bahn führende Straßenbrücke wurde im Jahre 1896 reconstruiert und verstärkt.

Eisenbahn Wien=Aspang. — Dem Projecte für das neu zu erbauende Lampstengebäude in der Station Wien wurde seitens der Gemeinde unter der Bedingung zugestimmt, daß von der Eisenbahn Wien=Aspang und der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft solidarisch ein zur sofortigen Intabulation geeigneter Revers ausgestellt werde, worin diese beiden Gesellschaften sich zur Demolierung dieses auf künftigen Straßengrunde (der Straße „am Canal“) zu errichtenden Objectes binnen vierzehn Tagen nach erteiltem Auftrage seitens der Gemeinde ohne jeden Ersatzanspruch bereit erklären.

„Linie Wien—Neudorf—Guntramsdorf“ der Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen. — Zur Erzielung eines bequemeren Anschlusses dieser Localbahnlinie an das Netz der Wiener Tramway-Gesellschaft wurden die Tramwaygeleise der Linie „Magleinsdorferstraße“ zu der nächst der Magleinsdorferlinie befindlichen Endstation der Bahn verlängert und dortselbst mit Zustimmung der Gemeinde auf den städtischen Grundparzellen Nr. 1725 $\frac{1}{2}$ im V. Bezirk und 2138 im X. Bezirk ein gemeinsames Stationsgebäude errichtet.

Mit dem Erlasse des k. k. Eisenbahn-Ministeriums vom 30. April 1896 wurde der Unternehmung die Bewilligung erteilt, in der Strecke „Wien=Magleinsdorfer Viaduct-Haltestelle Altmannsdorf“ die Fahrgeschwindigkeit von 25 auf 30 km pro Stunde zu erhöhen.

Den provisorisch in Verwendung stehenden Tarifen dieser Bahn ertheilte das k. k. Handelsministerium mit dem Erlasse vom 26. November 1895 die definitive Genehmigung. Dem seitens der Gemeinde Wien geäußerten Wunsche auf Herabsetzung der Fahrpreise in der Strecke „Wien—Wiener-Neudorf“ auf die frühere Höhe wurde hiebei keine Folge gegeben.

Dampftramway-Gesellschaft vormalig Krauß und Comp. — Zufolge eines mit der Commission für Verkehrsanlagen in Wien getroffenen Übereinkommens wurde am 1. Jänner 1895 der Betrieb auf der Strecke „Gaudenzdorf—Giezing“ eingestellt und die Geleise entfernt. Nach diesem Übereinkommen geht die erwähnte Strecke an die Commission für die Wiener Verkehrsanlagen über, und wird nach entsprechendem Umbau künftig einen Theil der Wienthallinie der Wiener Stadtbahn bilden. (Siehe auch Seite 213 des Verwaltungsberichtes für die Jahre 1889—1893.)

Bezüglich der Verlegung der Station Giezing fand am 27. Juli 1895 die politische Begehung und Enteignungsverhandlung statt. Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses dieser Commission wurde der Bauconsens ertheilt. Die Verlegung der Station erfolgt über Verlangen der Gemeinde Wien und auf Grund eines diesbezüglichen Übereinkommens zu dem Zwecke, um die directe Durchführung der projectierten Quaistraße am rechten Wienfluszufer von Hacking bis zur Kaiser Franz Josefs-Brücke zu ermöglichen.

Material-(Schlepp-)bahnen. — In den Jahren 1894—96 gab die Gemeinde Wien ihre Zustimmung zur Herstellung nachfolgender, zum Theil auf öffentlichem Straßengrunde errichteter Materialbahnen mit Locomotivbetrieb:

- a) für eine provisorische Schleppbahn zur Verbindung der Donauuferbahn mit dem Bauplatze der Donaustadtkaserne zum Zwecke der Baumaterialien-Zufuhr;
- b) für eine provisorische Materialbahn der Donau-Regulierungs-Unternehmung Gebrüder Nedlich & Berger zur Verführung des Schotter's vom Schotterabladeplatze bei km 2·3 der Donauuferbahn oberhalb der Bonwiller'schen Mühle bis zur Anschüttung oberhalb der Kaiser Franz-Josefsbrücke im II. Bezirk;
- c) für ein provisorisches Schleppgeleise zum Baue der Absperrvorrichtung und der Donaucanal-Schleufe bei Nußdorf;
- d) für ein provisorisches Schleppgeleise zum Transporte der Baumaterialien auf das Territorium des Bahnhofes „Heiligenstadt“ der Wiener Stadtbahn;
- e) für ein provisorisches Verbindungsgeleise vom städtischen Lagerhause im Prater zum Nordportale der Rotunde während der Ausstellung für Volksernährung im Jahre 1895;
- f) für eine Schleppbahn zur Malzfabrik des R. Fritzer in Kaiser-Ebersdorf im XI. Bezirk;
- g) für eine Materialbahn der Unternehmung Doderer & Göhl vom Rangierbahnhofs Penzing zum linken Ufer der Wienflußregulierung;
- h) für eine doppelgeleisige schmalspurige Materialbahn derselben Unternehmung vom Lainzer Thiergarten bis zur Schikanederbrücke für die Zwecke der Wienflußregulierung;

- i) für eine doppelgleisige, schmalspurige Rollbahn der Union-Baugesellschaft vom Bahnhofe Hütteldorf der Wienthallinie bis zur Kaiser Franz Josefs-Brücke in Siezing auf die Dauer des Stadtbahnbaues;
- k) für eine normalspurige, an die Geleise der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft in der Heiligenstädterstraße anschließende, durch die Gunoldstraße zum Heiligenstädter Bahnhofe der Stadtbahn führende Materialbahn der Union-Baugesellschaft auf die Dauer des Bahnbaues;
- l) für eine provisorische Verlängerung des Materialgeleises vom Westbahnhofe (Zelberstraße) bis zur Hasnerstraße im XVI. Bezirke, behufs directer Zuführung von Baumaterialien zum Baue der Gürtellinie der Wiener Stadtbahn;
- m) für ein Schleppgeleise vom Franz Josefs-Bahnhofe zum Hause IX. Augasse Nr. 15 der Firma Heinrich Mattoni;
- n) für ein schmalspuriges Verbindungsgeleise der unter h) erwähnten Rollbahn mit dem Bahnhofe Hütteldorf-Hacking der Westbahn;
- o) für eine normalspurige Materialbahn zur Schotterverföhrung von der Vorgartenstraße im II. Bezirke zur Donauuferbahn durch die k. k. Vaudirection der Wiener Stadtbahn;
- p) für eine Rollbahn zum Behufe der Materialverföhrung aus dem Tunnelbau der Vorortelinie in Breitensee auf die Schmelz;
- q) für eine Schleppbahn von der Nordbahn zur Mörteifabrik des Vincenz Horig im II. Bezirke;
- r) für ein Schleppgeleise von der Station Wien-Donauquai-Bahnhof der Donauuferbahn zum projectierten Umschlagplatze der ungar. See- und Flußschiffahrts-Aktiengesellschaft.

Außerdem wurde die Zustimmung zur Herstellung mehrerer Rollbahnen, beziehungsweise provisorischer Materialgeleise mit Handbetrieb ertheilt.

2. Elektrische Bahnen.

In die Berichtsjahre fällt die Einleitung der Action zur Schaffung eines Bahnnetzes mit elektrischem Betriebe und der Beginn der Umwandlung der bestehenden Pferdebahnlilien in solche mit elektrischem Betriebe.

Am 25. Jänner 1894 faßte der Stadtrath den Beschluß, „sämmliche auf elektrischen Betrieb in Straßen von Wien bezügliche Projecte (der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft, der Anglo-österreichischen Bank, der Firma Ritschl & Comp. und der Wiener Tramway-Gesellschaft) gemeinsam zu behandeln und eine aus fünf Mitgliedern des Stadtrathes bestehende Commission einzusetzen, welche diese Projecte vorzuberrathen und hierüber dem Stadtrathe Bericht zu erstatten habe“. Diese Commission gelangte zu der Überzeugung, daß vor Einleitung von Verhandlungen mit einzelnen Dfferenten eine Änderung der bestehenden Gesetzgebung in mehreren grundlegenden Fragen, insbesondere bezüglich des Heimfallsrechtes, das bisher dem Staate zustand, und bezüglich des Expropriationsrechtes zu erwirken sei.

Der Gemeinderath schloß sich dieser Anschauung an und richtete auf Grund des Plenarbeschlusses vom 25. Mai 1894 an die Regierung und die beiden Häuser des Reichsrathes nachstehende Petition:

„Die hohe Regierung, beziehungsweise das hohe Abgeordnetenhaus, beziehungsweise das hohe Herrenhaus wolle die nöthige Veranlassung treffen, daß

1. der Gemeinde Wien im Gesetzgebungswege das Heimfallsrecht auf die im städtischen Gemeindegebiete zu führenden, für den städtischen Verkehr bestimmten Verkehrsmittel mit Motorenbetrieb (Dampfbetrieb ausgeschlossen) zuerkannt werde;

2. daß jene Verordnungen, eventuell Gesetze erlassen werden, durch welche die bestehenden und neu zu schaffenden Verkehrsanstalten für den städtischen Personenverkehr verhalten werden, die wechselweise Benützung der verschiedenen Unternehmungen gehörigen Verkehrsmittel bei nur einmaliger Zahlung des Fahrpreises zu ermöglichen (Correspondenzdienst);

3. daß in gleicher Weise, wenn nöthig, im Wege der Gesetzgebung die Möglichkeit geschaffen werde, daß bestehende oder neu zu errichtende Verkehrsunternehmungen verhalten werden können, die Mitbenützung ihrer Linien auf gewisse Strecken zu gestatten (Peage);

4. daß für die Fälle ad 2 und 3 eine Instanz bestimmt werde, welche bei widerstreitenden Ansprüchen der einzelnen Unternehmungen die Höhe des Antheiles jeder derselben an den Fahrpreisen, sowie die Entschädigung für die Mitbenützung der Linien endgiltig zu bestimmen hätte;

5. daß der Gemeinde für die Schaffung von neuen Verkehrsmitteln zur Befriedigung des städtischen Personenverkehrs das Expropriationsrecht in ähnlicher Weise, wie das im Artikel VI des Gesetzes vom 18. Juli 1892, R. G. Bl. 109, der Commission für Verkehrsanlagen in Wien eingeräumt worden ist, zuerkannt werde.“

In dem mit 1. Jänner 1895 in Kraft getretenen Gesetze vom 31. December 1894, R. G. Bl. Nr. 2 ex 1895, über die Bahnen niederer Ordnung, wurde dem 1. Punkte der vorstehenden Petition Rechnung getragen, indem — wie bereits früher erwähnt wurde — Artikel XXI bestimmt: „Autonomen Körperschaften gegenüber ist auf das staatliche Recht der Einlösung und des Heimfalles zu verzichten“.

Im Jahre 1895 wurde von dem I. Commissär ein „Programm für die Herstellung eines Bahnnetzes mit elektrischem Betriebe im Gemeindegebiete von Wien“ aufgestellt, und behufs Erlangung von Offerten am 8. Juli 1895 folgende Kundmachung erlassen:

I. Die Gemeinde Wien beabsichtigt die Ausführung eines Bahnnetzes mit elektrischem Betriebe in Wien und wird die Concession für den Bau und Betrieb dieser Bahnen im gesammten Gemeindegebiete von Wien selbst erwerben.

II. Zur Erlangung von geeigneten Projecten im Zusammenhange mit Offerten für den Bau und Betrieb dieser Bahnen wird ein allgemeiner Concurrs ausgeschrieben.

III. Für diese Concurrsauschreibung haben folgende Grundsätze zu gelten:

1. Der directe Verkehr ist aus dem Innern des I. Bezirkes bis in die entfernten Stadtbezirke und Sommerfrischen zu ermöglichen.

Hiebei ist darauf Rücksicht zu nehmen, daß die neuen Bahnlinien möglichst nahe an entsprechenden, wichtigen Stationen der Stadtbahnlinie (Donaucanal-, Wienfluß-, Gürtel-, Vorort- und Donaustadtlinie) gelegt werden und daß dieselben auch zu den Bahnhöfen der Hauptbahnen führen.

Um dies zu erreichen und um den Verkehr nach jeder Richtung zu erleichtern, sind Radiallinien und Kreislinien anzulegen.

2. Der I. Bezirk ist entweder von zwei sich schneidenden Linien zu durchqueren, oder mit geschlossenen oder offenen Ringen zu durchfahren.

3. Unter Berücksichtigung der im Absatz 1 enthaltenen Grundsätze ist insbesondere auf eine Linienführung

a) in den Prater und die Donaustadt (ehemalige Donauregulierungsgründe) und in das am linken Donauufer gelegene Gemeindegebiet im II. Bezirke;

- b) nach dem Centrafriedhofe mit eventueller Fortsetzung nach dem ehemaligen Vororte Kaiser-Ebersdorf im XI. Bezirke;
- c) durch den X. Bezirk, ferner in den ehemaligen Vororten, und zwar:
- d) nach Penzing mit der Fortsetzung nach Hütteldorf (XIII. Bezirk);
- e) durch Ottakring (XVI. Bezirk);
- f) nach Dornbach und Neuwaldegg (XVII. Bezirk);
- g) nach Gersdorf und Pöbleinsdorf (XVIII. Bezirk);
- h) nach Neustift und Salmansdorf (XVIII. Bezirk);
- i) nach Sievering und Grinzing (XIX. Bezirk);
- k) nach Heiligenstadt und Rufsberg (XIX. Bezirk) Bedacht zu nehmen.

4. Die Bahnlinien sind in dem von der Ringstraße, beziehungsweise dem Franz Josefsquai umschlossenen Gebiete der Inneren Stadt, sowie in den besonders verkehrsreichen Straßen der anderen Bezirke unterirdisch (eventuell als Hochbahnen), in den übrigen Theilen der Bezirke im Straßenplanum, mit unterirdischer oder oberirdischer Stromzuführung und Stromzuleitung, eventuell unter Anwendung von Accumulatoren, zu projectieren;

5. Über die Wahl der Spurweite, der Krümmungsradien und der Gefällsverhältnisse haben die Projectanten Vorschläge zu erstatten; ebenso über die Art der Anlage der Stationen und über die Wagentypen. Normale Spurweite wird vorgezogen.

6. Die Ausführung kann in mehreren Bauperioden geschehen und hat der Projectant diesfalls Anträge zu stellen.

7. Der Verkehr ist im ganzen Stadtgebiete als ein einheitlicher zu gestalten, mit einem im Offerte anzugebenden, unter bestimmten Voraussetzungen regulierbaren Tariffaße.

8. Der Projectant, respective Offerent, hat in seinem Offerte anzugeben, unter welchen Bedingungen er den Bau des Bahnnetzes mit elektrischem Betriebe für Rechnung der Gemeinde Wien zu übernehmen bereit ist, insbesondere in welcher Weise seine Entschädigung für Bauherstellungen und Betriebsrichtungen zu erfolgen hat, sei es im Wege von Barzahlungen, sei es im Wege der Betriebsführung auf Grund eines mit der Gemeinde Wien abzuschließenden Vertrages oder auf welche andere Art.

9. Der Offerent hat die Art und Höhe der zu bietenden Sicherstellung anzugeben.

IV. Die Gemeinde wird die eingereichten Projecte und Offerte prüfen und mit den Einreichern der zur Durchführung geeignet befundenen Projecte und Offerte behufs Festsetzung eines Vertrages in weitere Verhandlung treten.

V. Die Projecte und Offerte sind wohlversiegelt bis 14. November 1895 abzuliefern und müssen spätestens an diesem Tage 12 Uhr mittags an das Evidenzbureau des Wiener Stadtbaumeisters (I. Bezirk, Rathhaus) eingelangt sein, worüber dem Überbringer eine amtliche Empfangsbestätigung ausgefolgt wird.

Die amtlichen Aufzeichnungen über die in Betracht kommenden Baulinienbestimmungen, Niveauverhältnisse, unterirdischen Objecte u. dgl. können, gleichwie die eventuell zu berücksichtigenden Verträge über die Straßenbenützung beim Magistrate eingesehen werden.

Dieser Kundmachung entsprechend wurde am 14. November 1895 die Offertverhandlung durchgeführt. Es waren im ganzen 11 Projecte überreicht worden, wovon jedoch nur die nachstehenden als den Absichten der Concurrenz entsprechend in Betracht gezogen werden konnten:

1. Das Offert des Wiener Bankvereines in Verbindung mit der Wiener Tramway-Gesellschaft;

2. das Offert der Anglo-Bank in Verbindung mit der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft und der Firma Siemens & Halske;

3. das Offert der Union-Elektricitäts-Gesellschaft in Berlin in Verbindung mit der Firma Ritschl & Comp.;

4. das Offert der Berliner Allgemeinen Elektricitäts-Gesellschaft.

Mit diesen Offerenten wurden über Details der Projecte Verhandlungen gepflogen, die im Jahre 1896 eine Unterbrechung erfuhren.

Die Frage der Umwandlung der gegenwärtigen Pferdebahnlilien in elektrische fand im Jahre 1896 zum Theil eine positive Lösung.

Es wurde nämlich das neuerliche Ansuchen der Wiener Tramway-Gesellschaft um Genehmigung der versuchsweisen Einführung des elektrischen Betriebes auf der sog. Transversallinie (Kronprinz Rudolfstraße—Praterstern—Nordbahnstraße—Wallensteinstraße—Alserbachstraße—Spitalgasse—Kaiserstraße—Wallgasse) am 2. Jänner 1896 von dem k. Commissär zustimmend erledigt und hiedurch auf einer Strecke von neun Kilometer, also circa zehn Procent des gesammten Netzes der Wiener Tramway-Gesellschaft der Pferdebetrieb — vorläufig auf zwei Jahre vom Tage der Eröffnung, d. i. bis zum 28. Jänner 1899 — eingestellt.

Der diesbezüglich mit der genannten Gesellschaft am 28. Jänner, beziehungsweise 14. Februar 1896 abgeschlossene Vertrag enthält folgende wesentliche Bestimmungen.

Die Bewilligung wird nur auf die Dauer von zwei Jahren vom Tage der Inbetriebsetzung der elektrischen Anlage an ertheilt.

Die zwischen der Gemeinde Wien und der Wiener Tramway-Gesellschaft bestehenden Verträge werden durch diese Bewilligung in keinerlei Weise berührt und haben auch auf die vorbezeichnete elektrische Anlage sinngemäße Anwendung zu finden. Insbesondere darf aus dieser Bewilligung keinerlei Präjudiz hinsichtlich der Entscheidung der Gemeinde über die wegen Herstellung eines Bahnnetzes mit elektrischem Betriebe im Gemeindegebiete von Wien eingeleitete Concurrrenz abgeleitet werden.

Die Befestigung der Spanndrähte ist nach Möglichkeit zwischen den Häusern anzubringen und sind Leitungsmaste thunlichst zu vermeiden.

Für die Inanspruchnahme des städtischen Straßengrundes durch Ständer, Leitungsmaste und dergleichen hat die Gesellschaft einen Bestandzins von 50 kr. per Stück und Jahr zu entrichten.

Wegen Aufstellung der Leitungsmaste, Ständer etc. soll ein eigener Contract mit der Gesellschaft abgeschlossen werden.

Um in Wien die Erprobung des Systems Lachmann für unterirdische Stromzuführung zu ermöglichen, wurde in den Vertrag eine besondere Bestimmung aufgenommen, wonach die Wiener Tramway-Gesellschaft verpflichtet ist, über Verlangen der Gemeinde eine Theilstrecke der Transversallinie von mindestens 600 Meter Länge nach diesem System einzurichten, wobei aber die oberirdische Leitung als Reserve zu belassen ist.

Nachdem die politische Begehung am 17. Juni 1896 zu einem allseits entsprechenden Ergebnisse geführt hatte, wurden die bezüglichen Bauarbeiten noch im Sommer des Jahres 1896 in Angriff genommen und bis zu Ende des bezeichneten Jahres soweit fertiggestellt, daß die Probe- und Übungsfahrten vorgenommen werden konnten. Die Betriebseröffnung erfolgte am 28. Jänner 1897.

Der Erprobung verschiedener elektrischer Straßenbahnsysteme wurde weitere Aufmerksamkeit zugewendet. So gestattete die Gemeinde auf der Strecke Westbahnlilie—Hütteldorf der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft zu Beginn des Jahres 1895 Versuchsfahrten mit zwei Accumulatorenwagen nach dem System Wad del—En g vorzunehmen, welche jedoch schon im Sommer desselben Jahres wieder eingestellt wurden, da sich die Accumulatoren dieses Systemes nicht bewährten.

Im Herbst 1895 wurden die Versuche mit Accumulatorenbetrieb wieder aufgenommen, und zwar nach dem System Tud or, wonach Accumulatoren mit Bleiplatten von sehr großer Oberfläche zur Anwendung kommen. Das Resultat war ein günstigeres.

Auch der Wiener Tramway-Gesellschaft wurde im Jahre 1896 die Vornahme von Probefahrten mit Accumulatoren im Vereine mit der Accumulatoren-Fabriks-Aktiengesellschaft in Baumgarten auf der Strecke Bellaria—Ende Burggasse gestattet. Diese Versuchsfahrten wurden in betriebsfähiger Weise durchgeführt.

Im Zusammenhange mit der Erprobung elektrischer Systeme sei auch der im Jahre 1895 auf der Strecke Rudolfsheim—Franz-Josefs-Quai—Praterstern vorgenommene Versuchsfahrten mit einem Dampfmotorenwagen System Serpollet gedacht. Die Probefahrten wurden infolge eines schweren Unglücksfalles von der k. k. Statthalterei eingestellt.

Von akademischer Bedeutung war die mit Beschluss des k. Commissärs vom 11. März 1896 verfügte Entsendung einer aus einem Vertreter des Magistrates und zwei Vertretern des Stadtbauamtes bestehenden Commission zum Studium auswärtiger Straßenbahnen mit elektrischem Betriebe. Die Delegierten studierten im April 1896 die Einrichtungen elektrischer Trambahnen in den Städten: Dresden, Leipzig, Berlin, Hamburg, Hannover, Halle a. d. S. und Prag. Außerdem wurde die Gasmotorenbahn in Dessau eingehend besichtigt.

Die Ergebnisse dieser 15tägigen Studienreise wurden in einem Reiseberichte niedergelegt, welcher im Druck erschienen ist.

3. Pferdebahnen.

Wiener Tramway-Gesellschaft. — Rücksichtlich der Wagentype ergaben sich im Laufe der Berufsperiode folgende Änderungen.

Im Laufe des Jahres 1895 wurden 32 neuartig konstruierte Imperialwagen angeschafft, welche sich von der alten Type dadurch unterscheiden, dass die Querbänke im Innenraume des Wagens auf der einen Seite entfernt und durch eine Längsbank ersetzt, auf der zweiten Seite verbreitert wurden. Da die k. k. Statthalterei diese Type als eine Verbesserung der alten erkannte, wurde die Umgestaltung der älteren Imperialwagen nach der neuen Type in Aussicht genommen. Im Jahre 1896 suchte die Gesellschaft um die Bewilligung zur Inbetriebsetzung einer neuen Einspänner-Wagentype an. Diese Type fand jedoch wegen ungenügender Breite der Sitzplätze und wegen der Schwierigkeit, eine Überfüllung des Wagens hintanzuhalten, nicht die Zustimmung der Gemeinde. Gleichzeitig wurde der Gesellschaft bekannt gegeben, dass Typen einspänniger Wagen überhaupt nicht mehr genehmigt werden würden. Dagegen wurde die Inbetriebsetzung des der commissionellen Besichtigung unterzogenen Wagenmodells selbst, nach Vornahme von Abänderungen und unter Verhängung des Überfüllungsverbotes, gestattet.

Da sich die Ventilierung der Imperialwagen neuer Type als unzureichend erwies, wurde an die k. k. n.-ö. Statthalterei ein Ersuchen um Abhilfe gerichtet.

Ein Ansuchen der Wiener Tramway-Gesellschaft wegen Vermehrung der behördlich gestatteten Stehplätze im Innern und auf den Plattformen der Wagen wurde von der k. k. Statthalterei im Jahre 1896 abschlägig beschieden.

Zur besseren Kenntlichmachung des Fahrtzieles wurde über Anregung der Gemeinde an den durch die Mariahilferstraße fahrenden Wagen eine Aufschristafel mit der Bezeichnung „Mariahilferstraße“ angebracht. —

Während der Jahr 1894—1896 wurden seitens der Wiener Tramway-Gesellschaft keine neuen Linien gebaut.

An den bestehenden Anlagen sind im Jahre 1894 mit Zustimmung der Gemeinde nachfolgende Änderungen vorgenommen worden. Nächst der Remise Hernals wurde eine speciell für die Locallinie Dornbach bestimmte eiserne Wartehalle, sowie ein drittes Aufstellungsgeleise hergestellt.

Die Kopfstation der Linie Maßleinsdorferstraße wurde zum Zwecke der Herstellung eines directen Anschlusses dieser Linie an die Localbahn „Wien—Wiener-Neudorf“ aus der Maßleinsdorferstraße in die Gürtelstraße nächst dem Südbahnviaduct verlegt, und dortselbst auf städtischem Grunde ein provisorisches Gebäude, welches eine Wartehalle, einen Pferdeunterstand mit Kutschzimmer und ein Expeditionslocale enthält, errichtet. Hierbei mußten die bestehenden Geleise entsprechend verlängert und eine neue Weiche eingelegt werden; desgleichen wurde die Endstation der Linie „Währing—Weinhaus“ aus der engen Fahrbahn der Währing—Weinhauserstraße auf den städtischen Platz zwischen der Währing—Weinhauserstraße und der Genzgasse im XVIII. Bezirke verlegt, woselbst zwei Stockgeleise hergestellt wurden.

Vor der Remise Rudolfsheim wurde ein drittes Geleise gelegt und zwischen den Geleisen in der Ausstellungsstraße und der Nordbahnstraße eine neue Verbindungscurve hergestellt.

Ferner wurde vor dem Raimund-Theater in der Strohmayergasse im VI. Bezirke ein Aufstellungsgeleise für vier Waggons eingerichtet. Dieses Geleise wird ausschließlich von jenen Tramwaywagen benützt, welche nach Schluß der Abendvorstellungen des genannten Theaters die rasche Beförderung des Theaterpublicums bewerkstelligen sollen.

Schließlich wurden in der Strecke Lerchenfelderstraße vor den Häusern D.-Nr. 154—156, in der Strecke Gumpendorferstraße vor D.-Nr. 36—46 und in der Strecke Meidling—Schönbrunnerstraße zwischen der Dunklergasse und Seumegasse die bisher einfachen Geleise in Doppelgeleise umgewandelt.

Außer diesen Herstellungen wurden verschiedene Correcturen an den bestehenden Geleisen vorgenommen.

Zwischen der Wiener Tramway-Gesellschaft und der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft kam nach langen Verhandlungen ein Übereinkommen zustande, nach welchem der letzteren die Mitbenützung einer 146 Meter langen Bahnstrecke in der Alserbachstraße im IX. Bezirke im Pächerverhältnisse gestattet wurde.

Nach Herstellung des Linienwalldurchbruches nächst der Hernalslinie wurde die Haltestelle beim Hause Alserstraße Nr. 63 aufgelassen, da nunmehr die unmittelbar benachbarte Haltestelle „Hernalslinie“ auch von der Alserstraße aus zugänglich erscheint.

In Angelegenheit der Trennung des Radialverkehrs vom Ringverkehre wurden seitens der Tramway-Gesellschaft Vorschläge über die Herstellung von Stockgeleisen im I. Bezirke gemacht, welche jedoch die Genehmigung der Gemeinde nicht fanden, weil sie weder den Bestimmungen der Tramway-Enquête vom Jahre 1893, noch dem Stadtrathsbeschlusse vom 13. Juli 1893 entsprachen. Dagegen wurde der Tramway-Gesellschaft die Bewilligung zur Straßenbenützung für Stockgeleiseanlagen in der Nähe der Ringstraße unter gewissen Bedingungen zugesichert.

Im Jahre 1895 wurden an dem Bestande der Geleiseanlagen folgende Veränderungen, bzw. Ergänzungen vorgenommen:

Vor der Remise Simmering gelangte ein neues Aufstellungsgeleise zur Ausführung.

Die Geleise in der Lerchenfelderstraße und Blindengasse, dann jene in der Währingerstraße und Spitalgasse, und endlich das Remisengeleise in der Schwenberggasse sowie das currente Geleise in der Schönbrunnerstraße wurden durch je eine Geleisecurve verbunden. Außerdem wurde eine zweite Verbindung zwischen den Geleisen in der Alferbachstraße und der Porzellangasse hergestellt.

Vor den Häusern D.-Nr. 22 bis D.-Nr. 24 der letztgenannten Gasse wurde das einfache Geleise in ein Doppelgeleise umgewandelt. Am Franz-Josefs-Quai wurde für die Dauer des Sammelcanalbaues ein drittes Geleise eingelegt.

Das in der Fahrbahn der Kronprinz-Rudolfsstraße liegende Geleise zwischen dem Praterstern und dem Nordbahnviaducte wurde in die benachbarte Allee verlegt und eine neue Verbindung zwischen diesem Geleise und jenem in der Nordbahnstraße hergestellt.

Ferner wurde mit der Umlegung der Geleise nächst der Mariahilferlinie zwischen dem Neubaugürtel und der Stumpergasse begonnen. Hinsichtlich des Projectes für ein Verbindungsgeleise zu den neuen Remisen in der Vorgartenstraße, sowie des Projectes für die Einlegung eines zweiten Geleises in der Babenbergerstraße und Mariahilferstraße fanden die politischen Begehungen statt.

Die facultative Haltestelle „Arsenalweg“ im III. Bezirke wurde in eine obligatorische umgewandelt.

Die benachbarte Haltestelle „Belvederelinie“ wurde aufgelassen und dafür eine neue Haltestelle, „Staatsbahnhof“ errichtet.

Ferner wurde an Stelle der nunmehr verschobenen Kopfstation der Maßleinsdorfer-Route die Haltestelle „Wimmergasse“ genehmigt.

Am Schottenring wurde gegenüber dem Gebäude der k. k. Polizei-Direction eine gedeckte Warthalle errichtet.

Im Jahre 1896 gelangten folgende Projecte zur Genehmigung, bzw. Ausführung.

Zwischen den Häusern D.-Nr. 36 bis 42 der Burggasse im VII. Bezirke wurde zum Zwecke der Aufstellung eines probeweise in Betrieb gestellten Accumulatorenwagens ein Stockgeleise ausgeführt. Dasselbe wurde noch im Laufe des Jahres wieder cassiert.

Das einfache Geleise vor den Häusern D.-Nr. 112 und 114 Gumpendorferstraße im VI. Bezirke wurde in ein Doppelgeleise umgewandelt.

In der Geleisetrace der Alferstraße von den Häusern D.-Nr. 25 bis zum Gürtel fand eine unbedeutende Verschiebung statt.

In der Babenbergerstraße und Mariahilferstraße wurde bis zum Anschlusse an die bestehenden Geleise auf dem Burgring und nächst der Stiftgasse ein zweites Geleise hergestellt.

Weiters fand eine Geleiseumlegung in der Hernalscher Hauptstraße anlässlich des Stadtbahnbaues und die Herstellung eines zweiten Geleises in der Währing-Weinhauserstraße im XVIII. Bezirke zwischen den Häusern D.-Nr. 63—73 statt.

In Fortsetzung der zum zweiten Administrationsgebäude des Central-Friedhofes führenden Linie wurde vor diesem Gebäude ein Stockgeleise eingebaut.

Anlässlich der Umlegung des Stubenringes wurde auch eine entsprechende Geleiseverlegung sowie die Veretzung der Warthalle bei der Aspernbrücke nothwendig.

In der Strecke der Landstraße Hauptstraße zwischen den Häusern D.-Nr. 11 und 29 wurde eine Geleiseregulierung sowie die Legung eines zweiten Geleises vorgenommen.

Die von der Wiener Tramway-Gesellschaft vorgelegten Projecte für die Errichtung von Stockgeleisen nächst dem Ring, behufs Trennung des Ring- vom Radialverkehrs, wurden genehmigt.

Dem Wunsche der Gemeinde, ein Unterkunftslocale für die Passagiere an der Umsteigstelle bei dem Hôtel „Union“ im IX. Bezirk zu schaffen, wurde durch die Errichtung einer Personenwarthalle entsprochen.

Endlich wurde die Einlegung eines Telegrapenkabels und die Aufstellung zweier Signalapparate in der Währing-Weinhauserstraße im XVIII. Bezirke vor der Endstation, behufs der Wagensignalisierung sowie die Verlegung des bestehenden Blocksignalkastens vor dem Hause Nr. 15 der Lerchenfelderstraße auf die gegenüberliegende Straßenseite genehmigt.

Bezüglich der Feststellung der Fahrordnungen der Wiener Tramway-Gesellschaft haben sich auch in den Berichtsjahren 1894—1896 lebhaftere Controversen ergeben.

Von größerem Interesse erscheint Folgendes.

Der von der Wiener Tramway-Gesellschaft vorgelegte Entwurf der Winterfahrordnung pro 1894/95 wurde seitens der k. k. n.-ö. Statthalterei mit dem Erlasse vom 16. September 1894, Z. 69.574, auf Grund der übereinstimmenden Gutachten der k. k. Polizei-Direction und der Gemeinde nicht genehmigt und die Gesellschaft zur Vorlage eines neuen Entwurfes aufgefordert.

Der bezügliche Statthalterei-Erlaß lautet:

„Mit der Eingabe vom 12. Juli 1894, Nr. 4257, hat die geehrte Gesellschaft den Entwurf der Winterfahrordnung pro 1894/1895 zur Genehmigung vorgelegt.

Dieser Entwurf ist durchaus gleichlautend mit dem hierortigen, unterm 14. Jänner 1894, Z. 1623, genehmigten letzten Winterfahrplane, welcher sich nach Anschauung der geehrten Gesellschaft bestens bewährt haben soll. Ganz abgesehen davon, daß bei dieser unveränderten Beibehaltung des vorjährigen Fahrplanes die stetig zunehmende Steigerung des Verkehrs gänzlich unberücksichtigt bleibt, muß der aufgestellten Behauptung gegenüber, daß sich dieser Fahrplan in der letzten Winterperiode „bestens“ bewährt habe, auf die von der geehrten Gesellschaft selbst constatirten zahllosen Fälle von zu bestimmten Zeiten und auf bestimmten Strecken regelmäßig wiederkehrenden Überfüllungen der Tramwaywagen hingewiesen werden, welche die Unzulänglichkeit dieser Fahrordnung zur Evidenz klargestellt haben.

In diesem Sinne haben auch die k. k. Polizei-Direction und die Gemeinde Wien übereinstimmend die vorgelegte Fahrordnung als unannehmbar bezeichnet und deren Nichtgenehmigung beantragt.

Im Einzelnen wurden an dem vorstehenden Entwurfe nachstehende Ausstellungen gemacht.

1. Der erst spät, nach $\frac{1}{2}$ 7 Uhr morgens, beginnende Betrieb auf den von den Etablissements abliegenden Routen und die verfrühte Reducierung des Wagenverkehrs von $\frac{1}{2}$ 7 Uhr abends angefangen.

2. Die unzureichende Bedienung der Strecken Rudolfsheim—Nordwestbahn, Alsbachstraße—Prater, Rudolfsheim—Prater, der Transversallinie, Favoriten—Währing, Weinhaus—Simmering, Meidling—Simmering, endlich auch der Favoritenstraße und am Ring.

3. Die Verwendung von Einspannern auf der Strecke Praterstern—Burggasse und auf der Transversallinie, woselbst anläßlich der Überwindung der vorhandenen namhaften Steigungen oft Thierquälereien der ärgsten Art vorkommen.

4. Der Mangel einer entsprechenden directen Verbindung der Leopoldstadt mit dem Stubenring. Hinzugefügt wurde, daß diese Mängel der letzten Fahrordnung noch durch die unregelmäßige Handhabung derselben im verschärften Maße fühlbar geworden seien.

Nachdem die Statthalterei diese Einwendungen sowohl im Allgemeinen als auch im Besonderen für vollkommen gerechtfertigt anerkennen muß, sieht sie sich außer Stande, dem vorgelegten, den Verkehrsbedürfnissen nur in ganz unzulänglicher Weise Rechnung tragenden Fahrpläne die Genehmigung zu erteilen.

Es ergeht vielmehr an die geehrte Gesellschaft unter dem Hinweise auf die Bestimmungen des § 12 der Ministerial-Verordnung vom 14. September 1854 (N.-G.-Bl. Nr. 238) die Weisung, einen neuen verbesserten Fahrplan-Entwurf vorzulegen, welcher in der Ausführung nicht bloß den erhobenen Verkehrsbedürfnissen des normalen Wochentagsverkehrs auf den einzelnen Strecken und zu den verschiedenen Tageszeiten gebührend Rechnung zu tragen, sondern auch dem unleidlichen Übelstande der regelmäßig auf gewissen Strecken eintretenden Überfüllungen der Tramwaywägen wirksam zu begegnen geeignet erscheint. Für die Ausarbeitung eines solchen tauglichen Fahrplanes bieten die von der geehrten Gesellschaft in den Monaten Jänner bis April d. J. vorgenommenen Frequenzzählungen, welche allerdings noch einer weiteren systematischen Bearbeitung bedürfen, die hinlängliche Grundlage.

Die Vorlage des neuen Fahrplan-Entwurfes wird binnen acht Tagen gewärtigt.

Bis zur Erwirkung der Genehmigung der Winterfahrordnung hat die gegenwärtige Sommerfahrordnung in Kraft zu bleiben.

Ein etwaiger Recurs gegen vorstehende Verfügung hat keine aufschiebende Wirkung.“

Hierauf legte die Wiener Tramway-Gesellschaft einen zweiten Entwurf einer Fahrordnung der k. k. n.-ö. Statthalterei zur provisorischen Genehmigung vor.

Auch diesem neuerlichen Entwurfe wurde mit dem Statthalterei-Erlasse vom 11. October 1894 die Genehmigung versagt, weil derselbe den in dem vorerwähnten Erlasse vom 16. September 1894 gestellten Anforderungen nicht hinreichend Rechnung trug. Zugleich wurde die Bestimmung getroffen, daß bis zur Genehmigung einer entsprechenden Winterfahrordnung die Sommerfahrordnung in Kraft zu bleiben habe.

Der dritte Entwurf der Winterfahrordnung pro 1894/95, welcher seitens der Tramway-Gesellschaft am 13. October vorgelegt wurde, erhielt die Genehmigung der k. k. n.-ö. Statthalterei, jedoch nur als Provisorium bis zum erfolgten Abschlusse der Begutachtung der Winterfahrordnung seitens der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen.

Seitens der Gemeinde Wien wurde auch dieser dritte Entwurf grundsätzlich abgelehnt, weil er den gestellten Minimal-Anforderungen nicht entsprach. Der Magistrat richtete sohin an die k. k. n.-ö. Statthalterei das dringende Ansuchen, die provisorische Winterfahrordnung ehestmöglichst außer Kraft zu setzen, auf der präcisen Beseitigung der in den Punkten 1 bis 4 des Erlasses vom 16. September 1894 aufgezählten Gebrechen durch Vermehrung des Wagenparkes und Fahrpersonales, sowie Erbauung neuer Remisen an den Endstrecken mit allem Nachdrucke zu beharren und eine verschärfte Überwachung der thatsächlichen Einhaltung der Fahrordnung in Erwägung zu ziehen.

Zugleich wurde die Erwartung ausgesprochen, daß die k. k. n.-ö. Statthalterei endlich mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln, eventuell mit der Verhängung der Sequestration gegen die Tramway-Gesellschaft vorgehen werde, um den unleidlichen Verhältnissen des Wiener Tramwayverkehrs ein Ende zu machen. Es wurde hiebei ausdrücklich hervorgehoben, daß die Gemeinde Wien im Hinblick auf die ihr zugewiesene geringe Einflußnahme in Tramwayverkehrs-Angelegenheiten jede Verantwortung für die bestehenden Übelstände ablehnen müsse.

Die für das Jahr 1895 vorgelegte Sommerfahrordnung wurde seitens der k. k. n.-ö. Statthalterei gleichfalls zurückgewiesen, und die Gesellschaft mit dem Erlasse vom

18. April 1895, Z. 37.989, unter Androhung der Sequestration aufgefordert, binnen 14 Tagen eine dem Verkehrsbedürfnisse besser entsprechende Fahrordnung nach Maßgabe der von der genannten Behörde gegebenen Anweisungen vorzulegen.

Der zweite vorgelegte Entwurf wurde seitens der k. k. n.-ö. Statthalterei bedingungsweise genehmigt.

Da sich die Gesellschaft darauf berief, daß ihre dermaligen Betriebsmittel und Anlagen für die sofortige Erhöhung der Fahrleistung auf das geforderte Maß nicht hinreichend seien, wurde dieselbe auf Grund der diesbezüglich gepflogenen commissiö-nellen Erhebungen beauftragt, die nöthige Vermehrung des Wagenparkes und des Pferdestandes, sowie die Erweiterungen ihrer Remisen ehestens vorzunehmen. Diesem Auftrage wurde auch bereits im Jahre 1895 zum Theile entsprochen. Der erste Entwurf der Winterfahrordnung pro 1895/96 wurde von der k. k. n.-ö. Statthalterei abermals als nicht entsprechend zurückgewiesen, der zweite Entwurf aber genehmigt.

Da diese Genehmigung seitens der k. k. n.-ö. Statthalterei ohne vorherige Anhörung der Gemeinde erfolgt war, wurde über Verfügung des k. k. Commissärs an jene Behörde das Ersuchen gestellt, künftig vor Genehmigung der Fahrordnungen gemäß der bisherigen Gepflogenheit das Gutachten der Gemeinde Wien einzuholen.

Bezüglich der Sommerfahrordnung des Jahres 1896 gab die Gemeinde die Erklärung ab, daß sie dem Fahrplane nur unter der Voraussetzung ihre Zustimmung erteilen könne, daß derselbe von der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen als den Ergebnissen der letzten Zählung entsprechend erkannt, und daß derselbe weiter zum Zwecke der geplanten theilweisen Trennung des Ringverkehrs vom Radialverkehre durch die Aufnahme der betreffenden Localfahrten ergänzt werde.

Bei diesem Anlasse wurde jedoch hervorgehoben, daß von der theilweisen Trennung des Ringverkehrs vom Radialverkehr nur dann ein günstiger Erfolg in der Überfüllungsfrage gewärtigt werden könne, wenn der Fahrpreistarif der Tramway dieser Einrichtung angepaßt und in dem Sinne einer Revision unterzogen würde, daß die Benützung der eingeschobenen Localwägen dem Publicum in jedem Falle nicht theurer zu stehen käme, als die Beförderung mittels der durchgehenden Wägen.

Anlässlich der Verhandlungen über den Winterfahrplan 1896/97 wurden von der Gemeinde außer der Erhöhung der Fahrleistung noch folgende Punkte normiert:

1. Die Gesellschaft habe an den Endstationen Warteräume herzustellen, wozu jedoch nicht die Straßen zu verwenden, sondern in den Häusern geeignete Räume zu mieten seien.

2. Das Bestreuen der Fahrbahn mit Salz oder anderen chemischen Mitteln zum Zwecke der Schneefäuberung sei mit Rücksicht auf die dadurch dem Privatfuhrwerk erwachsende Beschädigung zu vermeiden.

3. Es sei der Erhaltung des Pferdemiales größere Obforge zuzuwenden, da das Aussehen der von der Gesellschaft verwendeten Pferde ein derartiges sei, daß auf eine im Vergleiche mit der den Thieren auferlegten Leistung ungenügende Fütterung geschlossen werden müsse.

4. Das für einzelne Wägen erlassene Überfüllungsverbot sei unter gleichzeitiger Vermehrung der in Verkehr zu setzenden Wagen in ein allgemeines Überfüllungsverbot umzuwandeln.

Als Vorgeschichte dieser letzten Forderung ist Folgendes zu berichten.

Mit dem Statthaltereie-Erlasse vom 23. September 1895, Z. 62.508, wurde das bis dahin nur für die Imperialwagen in Kraft gestandene Überfüllungsverbot auch auf jene Wagen älteren Systems ausgedehnt, bei welchen schon vermöge ihrer Construction eine Überfüllung leicht hintangehalten werden kann, und zwar bis auf Weiteres nur für den Wochentagsverkehr. Eine weitere Ausdehnung dieses Verbotes bzw. die Erlassung des ausnahmslosen Überfüllungsverbotes wurde für das nächste Jahr in Aussicht gestellt.

Nach diesem Erlasse waren von den im Betriebe befindlichen 315 Zweispännern der entsprechenden Construction 146, also 46·3% und von 93 Einspännern 70, also 75·2% dem Verbote unterworfen. Das in Aussicht gestellte allgemeine Überfüllungsverbot wurde im Jahre 1896 noch nicht erlassen. —

Der an das k. k. Handelsministerium gerichtete Recurs der Gemeinde Wien gegen das von der k. k. Polizei-Direction erlassene Verbot des Befahrens der Tramwayschienen durch das übrige Straßensfuhrwerk wurde mit dem Erlasse des genannten Ministeriums vom 4. August 1895, Z. 30307 ex 1894 abgewiesen. Dagegen wurde der in der Recursausführung enthaltenen Vorstellung gegen die zu weite Fassung des bezüglichen Verbotes Folge gegeben, und wurde demnach dieses Verbot seitens der k. k. n.-ö. Statthaltereie in folgender Weise abgeändert.

„Der Verkehr der Tramwaywagen darf durch das übrige Straßensfuhrwerk nicht gestört oder behindert werden.

Es ist daher das Befahren der Tramwayschienen durch das übrige Straßensfuhrwerk während der Zeit des Tramwayverkehrs nur dann gestattet, wenn die Nothwendigkeit der Straßenkreuzung oder die Nothwendigkeit des Vorfahrens oder Ausweichens die Befahrung der Tramwayschienen bedingt, in anderen Fällen aber nur dann, wenn durch das Befahren der Tramwayschienen durch das übrige Straßensfuhrwerk eine Störung der ungehinderten Fortbewegung der Tramwaywagen zweifellos nicht eintreten kann.“

Während der Berichtsperiode betrug:

	im Jahre		
	1894	1895	1896
Die Geleiselänge am Jahreschlusse (in Kilometern)	80.147	80.477	80.742
„ Zahl der 2spännigen Wagen	484	508	514
„ „ „ 1spännigen Wagen	207	202	197
„ „ „ Wagen im ganzen	691	710	711
„ „ „ Pferde (am Ende des Jahres)	2.834	2.985	3.886
„ „ „ ausgegebenen Karten	53,701.696	56,811.543	60,124.294
„ „ „ zurückgelegten Fahrkilometer	12,884.927	13,737.954	14,636.853
„ Betriebseinnahmen in Gulden ö. W.	4,816.920	5,073.908	5,362.961
„ Betriebsausgaben „ „ „ „	3,870.844	3,926.362	4,236.186

Außer der oben ausgewiesenen Zahl von Wagen standen am Ende des Jahres 1896 5 Pferdetransportwagen, 64 Schneefuhrwerke, 7 einspännige Wirtschaftswagen, 20 Wasserwagen, 71 Schneepflüge und 23 Salztrewagen in Verwendung.

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft. — An dem Bestande der Geleiseanlagen ergaben sich im Laufe des Jahres 1894 nachstehende größere Veränderungen.

Zunächst wurde das in der Alserbachstraße im IX. Bezirke neben dem Doppelgeleise der Wiener Tramway-Gesellschaft liegende provisorische Geleise aus dem Straßenkörper entfernt und — wie oben bemerkt — mit der Wiener Tramway-Gesellschaft bezüglich

der Mitbenützung ihres Doppelgleises unter Zustimmung der Gemeinde ein Pächtevertrag geschlossen. Ferner wurde im Einvernehmen mit der Gemeinde das eine der beiden in der Diefenbachgasse (früher Plankengasse) und Pfeifergasse im XIV. Bezirke liegenden Gleise entfernt und in die Allmannstraße verlegt. Hiedurch konnten in der zum Theile sehr schmalen Diefenbachgasse bessere Verkehrsverhältnisse für das gewöhnliche Straßenfuhrwerk erzielt werden. Im Zusammenhange mit dieser Gleiseumlegung wurde der Gesellschaft auch die Aufstellung einer Pferdeunterstandshütte auf dem freien Plage gegenüber dem Hause D.-Nr. 3 auf dem Sechshausergürtel auf Widerruf gestattet. Hinsichtlich der Weiterführung der Linie „Heiligenstadt—Grinzingerstraße“ bis nach Grinzing fanden Verhandlungen statt, welche aber resultatlos blieben.

Die Wasserstation in Breitensee wurde umgestaltet und eine provisorische Wasserbezugsanlage bei der Endstation „Westbahnlinie“ errichtet.

In der Strecke Steinbauergasse—Meidlinger Bahnhof wurde eine Haltestelle nächst der Wilhelmstraße im XII. Bezirke genehmigt.

Im Jahre 1895 wurden an dem Bestande der Strecke nur geringfügige Änderungen vorgenommen. Verlegungen der Gleise, verbunden mit einer theilweisen Auswechslung des Oberbaues, wurden in der Strecke Mariahilferlinie—Sternwartestraße und in der Strecke vom Linienwalldurchbruche im Zuge der Liechtensteinstraße bis Rusdorf vorgenommen. Die ersteren waren durch den Bau der Gürtellinie der Wiener Stadtbahn, die letzteren durch die Übernahme der Verführung des Aushubmaterials vom Baulose I der Gürtellinie der Wiener Stadtbahn nach Heiligenstadt bedingt. In Betreff der Verlegung des Gleises in der Steinbauergasse fand die politische Begehungscommission statt, welche ein anstandsloses Resultat ergab.

Im Jahre 1896 ergaben sich folgende Veränderungen im Bestande und der Ausrüstung der Strecken:

Die Veretzung der auf der Cat.-P. 162 in der Grinzingerstraße im XIX. Bezirke gestandenen hölzernen Wartehalle vor der Heiligenstädterkirche auf die Cat.-P. 968/5 wurde gegen Widerruf gestattet.

Die Legung eines zweiten Gleises in der Neulerchenfelderstraße zwischen den Häusern D.-Nr. 1/2 und D.-Nr. 79/84 im XVI. Bezirk wurde genehmigt.

Infolge der Regulierung und Umpflasterung der Steinbauer- und Altmeyergasse im V. und XII. Bezirke wurde die Gesellschaft aufgefordert, ihre Gleise in die von der k. k. n.-ö. Statthalterei bereits genehmigte Trace umzulegen.

Aus Anlaß der Wienflußregulierung wurde eine provisorische Gleiseherstellung in der Magdalenenstraße im VI. Bezirke nothwendig.

Zwischen der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft und der Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft kam im Jahre 1895 eine Verständigung darüber zustande, daß die letztgenannte Gesellschaft als Concessionärin der Tramwaylinie „Schottenring—Rusdorf“ diese Concession auf die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft übertrage. Die Gemeinde sicherte für diesen Fall ihre Zustimmung in Betreff der Übertragung des Straßenbenützungrechtes auf die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft, auf Grund des mit der Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft geschlossenen Vertrages vom 10. December 1885, unter der Bedingung zu, daß die letztere in das auf die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft als Hauptschuldner zu übertragende Vertragsverhältnis vom 10. December 1885, betreffend die Tramwaystrecke Schottenring—Liechtensteinstraße als Bürge eintrete.

Die Straßenbenützungsgeld für die genannte Linie „Schottenring—Lichtensteinstraße“ wurde vom 1. Jänner 1894 an, auf unbestimmte Zeit und gegen Widerruf mit 50 kr. pro Jahr und Bahnmeter bemessen (wie bisher).

Aus den Verhandlungen über die Fahrordnungen verdient die Äußerung der Gemeinde über den Winterfahrplan 1896/97 für die mit Pferden betriebenen Linien hervorgehoben zu werden. Es wurden folgende Forderungen erhoben.

1. Auf der Strecke Mariahilferlinie — Ende Ottakring hat der erste Wagen von der Mariahilferstraße um 6 Uhr 33 Minuten früh, der erste Wagen von der Remise Ottakring um 5 Uhr 57 Minuten früh, der letzte Wagen von Ottakring um 10 Uhr 6 Minuten abends abzugehen.

Die Wägen haben in Zwischenräumen von 6 Minuten, nur von $\frac{1}{2}$ 10 Uhr abends an in solchen von 12 Minuten zu verkehren.

2. Vom Opernring haben die letzten Wägen für alle Strecken um 10 Uhr 55 Minuten und vom Schottenring um 11 Uhr 15 Minuten abends abzugehen.

3. Von der Westbahnlinie haben die letzten Wägen auch nach Hütteldorf um 11 Uhr 11 Minuten abzugehen. Der Verkehr auf der Strecke Westbahnlinie—Hütteldorf hat in Zwischenräumen von 15 Minuten zu erfolgen.

4. Der Verkehr auf der Strecke Schottenring (Sternwartestraße)—Ruzdorf hat in Zwischenräumen von 15 Minuten zu erfolgen.

5. Der Verkehr auf der Abzweigung Grinzingerstraße—Heiligenstadt hat im Anschlusse an sämtliche Züge der Hauptstrecke auch an Wochentagen zu erfolgen.

6. Die einspännigen Wägen sind aus dem Verkehre zu ziehen und auf sämtlichen Strecken durch zweispännige zu ersetzen.

Anlässlich der Genehmigung der Winterfahrordnung 1896/97 für die mit Dampf betriebenen Linien wurde eine Eingabe an das k. k. Eisenbahn-Ministerium gerichtet, in welcher das Begehren gestellt wird, auch bezüglich dieser Linien entgegen dem bisherigen Brauche vor Genehmigung der Fahrpläne eine gutachtliche Äußerung der Gemeinde einzuholen. Ferner wurden mehrere specielle Wünsche, insbesondere betreffs der Verdichtung des Dampftramwayverkehrs überhaupt, vorgebracht.

Bezüglich der Fahrpreise wurde im Jahre 1896 eine Regulierung in der Richtung vorgenommen, dass für die 4 Relationen: Opernring—Margarethengürtel, Meidlinger Bahnhof—Bacherplatz, Meidlinger Remise—Bacherplatz und Lobkowitzbrücke—Bacherplatz ein Fahrpreis von 6 Kreuzern normiert wurde.

Es betragen während der Berichtsperiode

	im Jahre		
	1894	1895	1896
die Geleislänge am Jahreschlusse in Kilometern (einschließlich der mit Dampf betriebenen Linien)	30.137	30.089	30.089
die Zahl der Personenwagen	207	207	207
„ „ „ Locomotiven	29	29	29
„ „ „ Pferde (am Ende des Jahres)	502	510	523
„ „ „ ausgegebenen Karten	10,508.900	11,087.954	11,555.424
„ „ „ zurückgelegten Fahrkilometer	2,865.506	2,918.809	2,993.362
„ Betriebsentnahmen in Gulden ö. W.	855.556	903.185	939.016
„ Betriebsausgaben „ „ „ „	649.848	688.118	701.953

Seit 16. October 1894 wurde eine 146 Meter lange Strecke der Wiener Tramway-Gesellschaft im Pöageverhältnisse mitbenützt. Außer den angeführten Wagen und Locomotiven besaß die Gesellschaft am Ende des Jahres 1896 noch 6 Salzlowries, 1 Bordlowry, 2 Aufsprizwagen, 2 Schneeräumer für Locomotiven, 18 Schneepflüge und 18 sonstige verschiedene Wagen.

d) Brücken.

Im Laufe der Berichtsperiode wurden nachstehende größere Reparaturen an städtischen Brücken durchgeführt:

I. An den Brücken über den Donaucanal.

Im Jahre 1894:

- a) die Reconstruction und Neupflasterung der Fahrbahn der Ferdinandsbrücke (Kosten 7744 fl.);
- b) die Reparatur des flussabwärtigen Gehweges der Augartenbrücke (Kosten 891 fl.);
- c) die Reparatur des flussabwärtigen Gehweges der Brigittabrücke (Kosten 651 fl.);
- d) die theilweise Erneuerung des Anstriches der Jubiläumsbrücke im XIX. Bezirke (Kosten 824 fl.);

im Jahre 1895:

- a) die Reparatur des Holzstöckelpflasters auf der Fahrbahn der Augartenbrücke und diverse Reparaturen an den die Brückeneingänge flankierenden Pylonen (Kosten 1342 fl.);

- b) die Reparatur des Holzstöckelpflasters auf der Aspernbrücke (Kosten 438 fl.);

im Jahre 1896:

- a) die Erneuerung des Anstriches und die Untersuchung der Eisenconstruction der der Kaiser Franz Josef-Brücke (Kosten 1715 fl.) und der Sostenbrücke (Kosten 1828 fl.);

- b) die Erneuerung des Holzstöckelpflasters und des Anstriches der Aspernbrücke (Kosten 2299 fl.)

II. An den Brücken über den Wienfluss;

im Jahre 1894:

Die Reconstruction des hölzernen Steges in der Verlängerung der ehemaligen Wiengasse in Baumgarten (jetzt Guldbengasse im XIII. Bezirke) (Kosten 967 fl.);

in den Jahren 1895 und 1896 wurden an den Wienflussbrücken, welche in Folge der Wienflussregulierung zum größten Theile abgetragen werden, keine bedeutenden Reparaturen vorgenommen.

III. An sonstigen Brücken;

im Jahre 1894:

die Reparatur der Brücke über den Halterbach in Hütteldorf nächst der Villa Wagner (Kosten 715 fl.);

im Jahre 1895: die Reconstruction der beiden Gehwege der Schmelzbrücke (Kosten 1920 fl.), sowie die Prüfung des eisernen Überbaues dieser Brücke und diverse Reparaturen (Kosten 1156 fl.)

Außerdem wurde im Jahre 1894 eine neue Brücke über den Lainzerbach in Lainz, zwischen der Ehrudnergasse (früher Brunnngasse) und der Jasangartengasse (früher Hekendorferstraße), mit dem Kostenbetrage von 3718 fl. hergestellt.

Infolge der Einwölbung des Alsbaches, des Krottenbaches und des Arbesbaches sind in der Berichtsperiode mehrere kleinere Brücken im XVII. und XIX. Bezirke in Wegfall gekommen.

Die auf Grund der Verhandlungen mit der k. k. n.-ö. Statthalterei vom Stadtbauamte ausgearbeiteten Profile und Situationspläne für den Umbau der Franzensbrücke, sowie die allgemeinen und besonderen Bedingungen erhielten die Genehmigung des k. Commissärs und wurde zur Erlangung von Detailprojecten und Anboten für die Erbauung der neuen Brücke eine Offertverhandlung für den 11. Mai 1896 ausgeschrieben.

In die zur Prüfung der Projecte eingesetzte Jury wurden die Herren: k. k. o. ö. Professor J. Bril, k. k. o. ö. Professor J. Melan und k. k. Baurath A. v. Wielmanns berufen.

Bei der Offertverhandlung wurden vier verschiedene Projecte, hzw. Offerte eingebracht, und zwar zwei von der Allgemeinen österr. Baugesellschaft im Vereine mit der Firma Albert Milde, eines von der Witkowitz Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft und eines von der Bauunternehmung E. Gärtner.

Das Project der Witkowitz Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft, dessen constructiver Theil von dem Oberingenieur F. Pfeuffer und dessen architektonische Ausgestaltung vom Architekten F. Freih. v. Krauß verfaßt worden ist, enthält eine mit eisernen Bogenträgern überbrückte Mittelöffnung und zwei mit flachen Steingewölben überspannte Seitenöffnungen. Die Kosten beziffern sich mit 680.413 fl.

Die beiden von der Allgemeinen österr. Baugesellschaft im Vereine mit der Firma Milde & Comp. eingebrachten Projecte haben den beh. aut. Bauingenieur Oswald List zum Verfasser. Bei dem ersteren, nach dem dreitheiligen Profile entworfenen Projecte werden continuierliche Gelenkträger angewendet und betragen die Kosten 911.248 fl. Das zweite, nur in einigen Plänen vorliegende Project der Allgemeinen österr. Baugesellschaft bezieht sich auf einen Parallelträger mit einfachem Fachwerk.

Das von der Bauunternehmung E. Gärtner eingereichte Project, als dessen Verfasser Herr Ingenieur Ed. Swoboda genannt wird, zeigt gleichfalls einen continuierlichen Gelenkträger und erfordert Kosten im Betrage von 637.678 fl.

Auf Grund der Äußerung der Jury wurde beschlossen, auf die von der Allgemeinen österr. Baugesellschaft und der Firma Milde überreichten Offerte nicht einzugehen, hingegen mit den beiden anderen Firmen Witkowitz Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft und Gärtner in Unterhandlung zu treten und dieselben zur Umarbeitung ihrer Projecte, entsprechend den Anforderungen der Jury, einzuladen.

Nach der am 7. November 1896 erfolgten Wiedervorlage der umgearbeiteten Projecte wurde beschlossen, das von dem Oberingenieur F. Pfeuffer und dem Architekten F. v. Krauß ausgearbeitete Project mit dem Kostenbetrage von 445.000 fl. zur Ausführung anzunehmen und den Bau dieser Brücke in der Weise zu vergeben, daß die Ausführung der Fundierungs- und Mauerwerksarbeiten an die Bauunternehmung E. Gärtner und die Ausführung der Eisenconstruction der Witkowitz Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft auf Grund des bezüglichen Offertes, unter Vorbehalt gewisser Abänderungen des Projectes und nach Abschluß eines besonderen Bauvertrages übertragen wird.

Außerdem wurde beschlossen, die k. k. n.-ö. Statthalterei zu ersuchen, eine Herabsetzung der Constructionsunterkante an den Bogenanläufen zuzugestehen und mit der Commission für Verkehrsanlagen in Wien Verhandlungen in der Richtung zu führen, daß die Kosten für die Herstellung der Quaimauern in der Ausdehnung der Brücke und für die Herstellung der Stiegenanlagen von dieser Commission getragen werden.

Was die Herstellung einer zweiten Überbrückung der Westbahn oberhalb der Schmelzbrücke anbelangt, so waren die Verhandlungen mit der k. k. Generaldirection der österr. Staatsbahnen Ende 1896 noch nicht zum Abschlusse gelangt.

Ferner hat der Gemeinderath beschlossen, in der Fortsetzung der Marxergasse im III. Bezirke eine 16 Meter breite Fahrbrücke über den umgebauten Hauptzollamts-Bahnhof zu errichten.

Die Herstellung dieser Brücke wird unter einem mit dem Umbau des Bahnhofes erfolgen. —

Die Auslagen für die Erhaltung der städtischen Donaucanalbrücken, mit Einschluß des mit der Nordbahnbrücke verbundenen Gehsteiges, betragen im Jahre 1894: 13.244 fl., 1895: 5181 fl. und 1896: 5493 fl.; die Auslagen für die Erhaltung der Wienflußbrücken im Jahre 1894: 4076 fl., 1895: 2567 fl. und 1896: 1304 fl.; endlich die Auslagen für die Erhaltung der in den ehemaligen Vororten gelegenen Brücken im Jahre 1894: 2177 fl., 1895: 3507 fl. und 1896: 2051 fl.

e) Wasserstraßen.

1. Donaueregulierung.

Über die Donaueregulierungsarbeiten, an welchen die Gemeinde Wien in Ansehung der ganzen in Niederösterreich gelegenen Strecke finanziell theilhaftig erscheint, ist Nachstehendes zu bemerken.

In der Berichtsperiode wurden folgende Neubauten ausgeführt.

a) Im Jahre 1894:

1. Der Ausbau des Leitwerkes bei Rührsdorf wurde vollendet und hiedurch das rechte Stromufer an dieser Stelle auf eine Länge von 1533 Meter dauernd festgelegt.

2. Das Kremsler Leitwerk wurde bis zum Anschlusse an den bei der Schwimmschulinsel bestehenden Bau fortgesetzt, und ist nunmehr das linke Stromufer in der Strecke Stein—Krems vollständig ausgeführt. Gleichzeitig wurden hiebei durch Baggerung die Schiffahrtsverhältnisse wesentlich günstiger gestaltet.

3. Der bereits im Vorjahre begonnene Abbau des durch den Eisgang im Jahre 1893 entstandenen Uferbruches am unteren Mühlhausen wurde im Baujahre 1894 vollendet und dadurch gleichzeitig die Trace für das rechte Stromufer längs dieses Hauses festgelegt.

4. Zur Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse nächst Dorneuburg, woselbst sich während des Hochwassers im Juni 1893 in der Nähe des Umschlagplatzes der Nordwestbahn eine Schotterbank gebildet hatte, welche das Anlanden mit getauchtem Fahrzeuge nahezu unmöglich machte, wurde eine Cunette ausgehoben und durch fachgemäße Baggerung der volle Abbruch der Schotterbank durch den Strom selbst gefördert.

5. Zur Förderung der Verlandung des Krizendorfer G'schirrwassers, welches nunmehr durch die Regulierung vollständig abgebaut ist, sowie zur Entlastung der daselbe abschließenden Strombauten war es nothwendig, in diesen, über 6 Km. langen Arm ein System von Traversen einzulegen. Die wichtigsten derselben, nämlich die I., II. und VII. gelangten im Jahre 1894 zur Ausführung, während die restlichen nach Maßgabe der verfügbaren Dotation in den nächsten Jahren herzustellen waren.

6. Der Grundwurf für das Leitwerk Ruchelau-Mußsdorf wurde verlängert, einerseits um den Abbruch des gegenüberliegenden, in die neue Stromrinne fallenden Langenhausens zu fördern, andererseits um die Verlandung des durch diesen Bau theilweise abgebauten Beckens zu beschleunigen.

Der Raum hinter dem Ruchelauer Leitwerke wurde mit dem bei Mußsdorf gebaggerten Materiale zugeschüttet und hiedurch ein verwertbarer Grund im abgebauten Stromtheile hinter dem Leitwerke gewonnen.

7. Die Verstärkung des Marchfeld-Schutzdammes von der Stadlauerbrücke bis zum Rettungshügel in der Lobau, welche bereits im Jahre 1892 begonnen worden war, wurde im Jahre 1894 vollendet.

8. Die Erhöhung und Verstärkung des Inundationsdammes von dem Lobauer Rettungshügel bis zum Schönauer-Wasser, welche bereits im Jahre 1893 im Angriff genommen worden war, gelangte im Jahre 1894 zur Vollendung.

9. Der Inundationsdamm bei Fischamend wurde an der durch die Hochwässer stark angegriffenen Stelle beim Anschlusse des neuen Dammtheiles an den alten reconstruirten Damm mit einer starken Steinvorlage geschützt.

Zur Ableitung der zurückbleibenden stagnierenden Hochwässer aus den das Fischamender Inundationsgebiet bildenden Auen wurde entlang dem Damme in der Gemeinde Auen (Markt Fischamend) ein Wasserablaufgraben hergestellt.

10. Der Inundationsdamm bei Fischamend wurde um weitere 0·7 Km. verlängert.

11. Die bereits im Vorjahre hergestellte Berme am linksseitigen Inundationsdamme vom Schönauer-Wasser bis Orth wurde im Jahre 1894 bis zur V. Übersehung des Fadenbaches durch den Inundationsdamm verlängert.

12. Der Grundwurf für das Mühlhausen-Leitwerk oberhalb Petronell wurde mit Rücksicht auf die im Jahre 1894 sehr günstigen Bauverhältnisse sowie zur Förderung der Verlandung hinter dem bereits bestehenden Bantheile um weitere 148·5 Meter verlängert.

13. Zur Entlastung des Leitwerkes Msterhausen-Deutsch-Altenburg und zur Förderung der Verlandung des großen abgebauten Beckens bei Deutsch-Altenburg wurde im Mühlaiigel eine Steintraverse hergestellt.

14. Der Ausbau des Schanzelhäusen-Leitwerkes gegenüber Deutsch-Altenburg wurde fortgesetzt.

b) Im Jahre 1895:

1. Die Regulierung des rechten Donauufers bei Melk wurde begonnen und dortselbst in diesem Jahre ein 1131 Meter langes Leitwerk hergestellt.

2. Im Anschlusse an das Mührsdorfer Leitwerk wurde auf eine Länge von 480 Meter der stromseitige Grundwurf für die Verlängerung des genannten Baues hergestellt.

3. Gegenüber dem Orte Thalern wurde ein 430 Meter langes Leitwerk ausgeführt, wobei der dortselbst bereits bestehende alte Steinbau als stromseitiger Grundwurf benützt wurde.

4. Im Anschlusse an die in den Jahren 1889—93 bei Lang-Enzersdorf ausgeführten Bauten wurde in der Cunette über den Langen- und Kahlenbergerhausen der Hufschlagsbau auf eine Länge von 500 Metern fortgesetzt.

5. Beim Kuchelauer Leitwerk wurden weitere 544 Meter Grundwurf angearbeitet und hierauf das Leitwerk in der gesammten hergestellten Wurfslänge von 1044 Metern ausgebaut.

6. Die im Jahre 1894 begonnene Anschüttung des zwischen dem neuen Leitwerke in der Kuchelau und dem alten rechten Stromufer entstandenen Bassins wurde fortgesetzt.

7. In der Theilstrecke Rufschorf-Albern wurden keine neuen Strombauten ausgeführt, sondern lediglich Anschüttungen mit dem gebaggerten Materiale vorgenommen. Dieselben wurden zum Theile in den Donauregulierungs-Fondgründen im II. Bezirke, zum Theile in Floridsdorf anlässlich des Rathhausbaues ausgeführt.

8. Oberhalb Fischamend wurde das abgebrochene Ufer hinter dem Buchenauer Leitwerke versichert; am Hirschenhausen und Bingraben wurden 2 Traversen hergestellt. Hiermit wurde gleichzeitig die Communication zwischen dem Hinterlande und dem Hirschenhausen gesichert.

9. In den „Glenderwasser“ genannten Donauarm bei Maria-Glend wurde zwischen der Gfätte und dem vorgelagerten Stritthausen eine Faschinentraverse eingebaut.

10. Am Glenderhausen wurde im Anschlusse an die bestehenden, in den Jahren 1885—90 ausgeführten Bauten an der Ausmündung der Fische ein 136 Meter langes Leitwerk ausgeführt.

c) Im Jahre 1896:

1. Im Mollerarme wurde die Ausführung der Traverse VI und des Leitwerkes am linken Stromufer unterhalb Luberegg begonnen.

Die volle Herstellung der Traverse konnte mit Rücksicht auf die noch nicht vollendete Pilotierung, welche an den Köpfen der zwei Traversentheile für die Widerlager der von der Gemeinde Melk auszuführenden Pontonbrücke hergestellt werden muß, nicht durchgeführt werden.

Dagegen erfolgte die Ausführung des Leitwerkes sammt Traverse am linken Stromufer unterhalb Luberegg im vollen Profile auf eine Länge von 600 Metern.

2. Der Grundwurf für das Rührsdorfer Leitwerk wurde bis zum Anschlusse an die Mitterau verlängert. Außerdem wurde zur Ermöglichung der Zufahrt zum Stromufer eine zweitheilige Traverse mit Auffahrtsrampen hergestellt.

3. Oberhalb Altenwörth wurde mit der Herstellung des Uferbaues am Kalbsfaume begonnen und im Laufe des Jahres der stromseitige Grundwurf für diesen Bau auf eine Länge von 220 Metern ausgeführt.

4. Unterhalb der Altenwörtherlande wurde die dortselbst bestehende Überbreite des Stromes in ihrer ganzen Länge bis zum Anschlusse an den Mühlhausen-Grundwurf durch einen Steinwurf abgebaut, und außerdem der bereits vorhandene Wurf, welcher durch die Hochwässer des Jahres 1895 stark abgezogen worden war, auf eine Länge von 131 Metern aufgeholt, so daß nunmehr der stromseitige Grundwurf längs des Lembacherhausens und unteren Mühlhausens auf eine Länge von circa 1300 Metern hergestellt erscheint.

5. Im sogenannten Spillernerarme wurden zur Erzielung der Verlandung der einzelnen kleinen Verbindungsgerinne zunächst zwei Fashinentraversen im Mühlhausenwasser, und zwar eine bei der Abzweigung vom Hauptstrome, die andere beiläufig 1300 Meter stromabwärts, unmittelbar vor der Einmündung des Neuschüttwassers hergestellt.

6. Bei Zeifelsmauer wurde zur Ermöglichung des Anlandens und der Ausladung der zahlreichen dort anlangenden Flöße ein Ausstreifplatz errichtet.

7. Die Strombauten flussabwärts von Lang-Enzersdorf wurden fortgesetzt und der Anschluss des Uferdeckwerkes an das stromaufwärtige Durchstichufer bewerkstelligt, womit der Cunettenbau beendet erscheint.

8. Die Arbeiten am Kuchelauer Leitwerk wurden fortgesetzt.

Der stromaufwärtige Theil desselben wurde durch Vervollständigung der Pflasterung verstärkt und durch eine Wurfvorlage geschützt. Außerdem wurde im Km. 7.520 eine Traverse errichtet.

9. Im Inundationsgebiete, und zwar am Gänshausen wurde eine Traverse hergestellt.

10. Der Fischamender Damm am rechten Ufer wurde um circa 200 Meter verlängert.

11. Der Uferbau beim Glenderhausen am linken Stromufer wurden fortgesetzt und im Glenderwasser eine weitere Steintraverse, und zwar oberhalb Kroatisch-Haslau eingebaut.

12. Das altbestehende Wildungsmauer Leitwerk wurde in einer Länge von 620 Metern im Normalprofile ausgebaut, so daß noch der Ausbau einer 920 Meter langen Strecke erübrigt.

Zur Stütze dieses Baues wurde oberhalb des Schinderhäufens am rechten Donauufer eine starke Traverse hergestellt.

Außer den angeführten größeren Strombauten wurden in der Berichtsperiode noch verschiedene kleinere Herstellungen, wie Niveauregulierungen, Anschüttungen von Längs- und Querstraßen auf den Donauregulierungs-Fondsgründen, Abholzungen im Inundationsgebiete *z.* ausgeführt, sowie die normalen Erhaltungsarbeiten und die im Interesse der Schifffahrt nothwendigen Baggerungen im Donauströme und im Donau-canale vorgenommen.

Finanzielles.

In der Berichtsperiode betragen

im Jahre	die Einnahmen	die Ausgaben
1894	2,309.015 fl. 62 fr.	2,289.285 fl. 35 fr.
1895	2,974.723 „ 08 „	2,943.469 „ 40 „
1896	4,505.782 „ 37 „	4,485.474 „ 76 „

Am Ende des Jahres 1896 verblieb ein Cassarest von 20.307 fl. 61 fr.

Die eigenen Einnahmen des Donauregulierungsfondes aus dem Erlöse von verkauften Gründen, aus den Zinsen fructificierter Fondsgelder, aus den Pacht- und Mietzinsen, dem Mauthertragnisse der Kaiser Franz Josefsbrücke *z.* betragen in den Jahren 1882 bis einschließlich 1893 zusammen 5,394.129 fl. 14 fr.

im Jahre 1894	503.297 „ 44 „
„ „ 1895	506.661 „ 93 „
„ „ 1896	369.084 „ 48 „

sonach von 1882 bis einschließlich 1896 zusammen 6,773.172 fl. 99 fr.

In jedem Jahre waren nach den gesetzlichen Bestimmungen 300.000 fl. aus den eigenen Einnahmen für Donauregulierungszwecke zu verwenden, und von den Bruttoeinnahmen gewisse, dieselben betreffende Auslagen (Steuern, Straßenbrückenerhaltung, Parzellierungskosten etc.) in Abzug zu bringen.

Diese letzteren Auslagen betragen:

im Jahre 1894	265.879 fl. 06 fr.
" " 1895	177.762 " 32 "
" " 1896	119.223 " 57 "

Es ergibt sich demnach:

für das Jahr 1894 ein Abgang von	62.581 fl. 62 fr.
" " " 1895 " Überschuss von	28.899 " 61 "
" " " 1896 " Abgang von	50.139 " 09 "

Die Abgänge aus den Jahren 1894 und 1896 betragen zusammen 112.720 fl. 71 fr.

Dieselben sind gedeckt durch die Überschüsse aus den

Jahren 1892 per	76.127 fl. 70 fr.
" 1893 "	64.779 " 55 "
" 1895 "	28.899 " 61 "
zusammen	169.806 fl. 86 fr.

Es verbleibt demnach Ende 1896 ein Überschuss von 57.086 fl. 15 fr.

Die Activen des Donau-Regulierungsfondes betragen im Jahre 1896

1. an Activrückständen inclusive des schließlichen Cassarestes	1,359.596 fl. 60 fr.
2. an Wert der Realitäten inclusive des Hauses am Erzherzog Carlplatz, der Kaiser Franz Josefbrücke, des Inventars etc.	12,492.098 " 54 "
zusammen	13,851.695 fl. 14 fr.

Der sub 2 angeführte Wert der Realitäten etc. setzt sich aus nachstehenden Posten zusammen:

A. Baugründe auf dem rechten Ufer der Donau in Wien oberhalb der Stadlauerbrücke.

a) Parzellierte Gründe, einschließlich der noch nicht genehmigten, aber bereits beantragten Parzellierung	283.458·54 □Klafter
b) Nichtparzellierte Gründe zusammen 95.435·44 □Klafter nach Abzug der Flächen für öffentliche Straßen und Plätze (beide mit 40% angenommen)	57.261·— "
c) Disponible Landungsplätze	38.046·— "
d) Die Bäder mit zusammen	14.282·— "
e) Die öffentlichen Landungsplätze zusammen	19.602·— "
f) Die öffentlichen Zugänge zusammen	1.731·— "
g) Die verpachteten Landungsplätze zusammen	73.356·— "
Diese Flächen ergeben zusammen	487.736·54 □Klafter

Behufs Bewertung derselben sind vom obigen Ausmaße abzugiehen jene Flächen, welche keinen Ertrag liefern, das sind:

a) die Bäder mit	14.282.—	□Aaflaster
b) „ öffentlichen Landungsplätze mit	19.602.—	„
c) „ „ Zugänge mit	1.731.—	„

also zusammen Flächen im Ausmaße von 35.615.— „

Es bleibt demnach als Rest die Fläche von 452.121·54 □ Aaflaster

Dieses Terrain umfaßt:

1. verpachtete Landungsplätze im Ausmaße von 73.356 □Aaflaster, welche einen Ertrag von jährlich 84.800 fl. abwerfen; dieser Betrag zu 4% capitalisiert, ergibt eine Capitalsumme von 2,120.000 fl.
2. Das übrige Terrain im Restflächenmaße von 378.765·54 □Aaflaster, welches mit 15 fl. per □Aaflaster zu bewerten ist, ergibt den Betrag von 5,681.483 fl. 10 fr.

B. Baugründe am linken Ufer.

a) Parzellierte Baustellen und Gruppen bei den Kaiserermühlen	25.273·43	□Aaflaster
b) Parzellierte Baustellen und Gruppen in Floridsdorf	1.663.—	„
c) Nichtparzellierte Baugründe bei den Kaiserermühlen	1.475.—	„
d) Nichtparzellierte Baugründe in Floridsdorf	54.056.—	„

Daher zusammen Baugründe am linken Ufer mit 82.467·43 □Aaflaster

Bewertet werden diese Gründe wie folgt:

- a) Die Gründe bei den Kaiserermühlen per zusammen 26.748·43 □Aaflaster mit 8 fl. per □Aaflaster ergeben die Summe von 213.987 fl. 44 fr.
- b) Die Gründe in Floridsdorf zusammen 55.719 □Aaflaster ergeben mit 4 fl. per □Aaflaster die Wertsumme von 222.876 fl.

C. Das rechtsseitige Terrain unterhalb der Stadlauerbrücke.

Dasselbe besteht aus folgenden Gründen:

a) Terrain der Schiffmühlenplätze	29.600	□Aaflaster
b) „ „ öffentlichen Landungsplätze	9.378	„
c) „ „ „ Zugänge	296	„
d) „ „ disponiblen Landungsplätze	4.399	„
e) das Hinterland der öffentlichen Landungsplätze	9.899	„
f) außerdem sonstiges Terrain unterhalb der Stadlauerbrücke bis Kaiser-Ebersdorf	485.976	„

Die Summe dieser Fläche ergibt 539.548 □Aaflaster

Zur Bewertung dieser Area müssen von derselben abgezogen werden die ertraglosen Flächen, und zwar

unter b) per 9.378 □Aaflaster

unter c) per 296 „

und die Fläche des Winterhafens mit circa 200.000 „

zusammen 209.674 „

wonach eine Fläche von 329.874 □Aaflaster verbleibt, welche zu 3 fl. per □Aaflaster berechnet, den Betrag von 989.622 fl. ergibt.

D. Das Inundationsterrain.

Dasjelbe umfaßt eine Fläche von 1349 Joch 881 □Klafter und liefert nach den gegenwärtig aus demselben gewonnenen Pachtzinsen für Grasnutzung, Jagdnutzung und Weidengewinnung zusammen den jährlichen Betrag von circa 3000 fl., dieser Betrag zu 4% capitalisirt, gibt den Wertbetrag von 75.000 fl.

E. Terrain des alten Stromes.

Dasjelbe umfaßt 463 Joch 1094 □Klafter.

Die Bewertung desselben ergibt sich in folgender Weise:

Die Einnahmen betragen an Eispachtzins	24.950 fl.
an Pachtzins für Gondelfahrten	1.000 „
mithin zusammen jährlich	25.950 fl.
zu 4% capitalisirt, ergibt sich ein Wert von	648.750 fl.

F. Die Kaiser Franz Josefsbrücke eingestellt mit den Baukosten per 2,449.410 fl.

G. Das Haus des Donauregulierungs-Baufondes am Erzherzog Carlplatz Nr. 11 im Bauwerte (ohne Baugrund) von 72.000 fl.

H. Wert der Bauhütten, Inventargegenstände und der Bibliothek 18.970 fl.

Im ganzen ergibt sich daher ein Betrag von 12,492.098 fl. 54 kr.

In den Jahren 1894 bis 1896 fanden folgende Grundkäufe statt:

Es wurden

- a) im Jahre 1894 an 22 Parteien Gründe im Gesamtausmaße von 15.790·58 □Klafter = 5 Hektar 67 Ar 92.₂₂ m² um den Gesamtbetrag von 329.724 fl. 27 kr.;
- b) im Jahre 1895 an 15 Parteien Gründe im Gesamtausmaße von 17.421·70 □Klafter = 6 Hektar 26 Ar 59.₇₉ m² um den Betrag von 339.528 fl. 63 kr.;
- c) im Jahre 1896 an 12 Parteien Gründe im Gesamtausmaße von 9322·26 □Klafter = 3 Hektar 35 Ar 28.₉₂ m² um den Betrag von 190.829 fl. 86 kr. veräußert.

Die Herstellung eines Winterhafens im Donaustrome nächst Wien wurde gleichfalls bis Ende 1896 nicht realisiert.

Die Ausführung dieser Anlage im Laufe der nächsten Jahre erscheint jedoch nummehr insoferne gesichert, als hiefür in dem Programme für die Vollenbung und Ergänzung der Donauregulierung in Niederösterreich ein Betrag von 2 Millionen Gulden eingeseht erscheint. —

Auch die hinsichtlich der Verbesserung des Donau-Umschlages bei Wien geführten Verhandlungen sind im Laufe der Berichtsperiode nicht zum Abschlusse gelangt.

Herstellung des Donau-Obercanales. Diese Angelegenheit kam auch in der vorliegenden Berichtsperiode über das Stadium der Vorarbeiten und Studien nicht hinaus. —

2. Donaucanalregulierung.

Im Wiener Donaucanale wurden im Jahre 1894 die der Commission für Verkehrsanlagen in Wien obliegenden Umgestaltungsarbeiten begonnen, und zwar wurde zunächst programmgemäß die Herstellung einer als bewegliches Wehr construirten Absperrvorrichtung und eines Verbindungschanales zwischen dem Donauftröme und dem Donaucanale sammt einer in diesem Verbindungschanale zu erbauenden Kammersehleuse in Angriff genommen.

In den Jahren 1895 und 1896 wurden diese Arbeiten, welche durch mehrere Hochwässer unterbrochen und wesentlich erschwert wurden, fortgesetzt. Die Vollendung derselben dürfte erst im Jahre 1898 erfolgen.

3. Wienflußregulierung.

Während des Trienniums, auf welches sich der vorliegende Bericht erstreckt, ist die Wienflußregulierung in allen Theilen des ausgedehnten Gebietes von Weidlingau—Hadersdorf bis zum Schikanederstege in Angriff genommen und die Ausführung des Werkes in bedeutendem Maße gefördert worden.

Die gesammten auf 20 Millionen Gulden veranschlagten Arbeiten theilen sich in drei Abtheilungen, und zwar:

1. Die Weidlingauer Bassinsanlagen, welche im Gemeindegebiete von Weidlingau—Hadersdorf beginnen und im Wiener Gemeindegebiete noch von der zum Ruhofe führenden Hofjagdstraße bis zur Bahnstation Hütteldorf—Bad reichen;

2. Die Anlagen unterhalb der Bassins:

a) die Regulierung des Flußlaufes vom Ende der Bassinanlage in Hütteldorf—Bad bis zur Kaiser Franz Josefsbrücke in Hiezing.

In dieser Strecke wird das neue Bett links von der zu regulierenden Böschung, rechts von der flußseitigen Mauer der Stadtbahn begrenzt.

Die Sohle des Flusses wird vertieft, die derzeit bestehenden hölzernen Brücken werden, soweit als thunlich, durch die in Wien zur Abtragung gelangenden eisernen Brücken ersetzt. Eine zukünftige Einwölbung in dieser Strecke ist nicht in Aussicht genommen.

b) Die Strecke von der Kaiser Franz Josefsbrücke bis zur Tegetthoffbrücke.

Hier läuft die Stadtbahn gekuppelt mit dem regulierten Wienflusse, und zwar im Einschnitte neben demselben. Die Widerlagsmauern sind so stark gehalten, daß die Einwölbung, welche derzeit nur an Stelle der bestehenden Brücken, vor dem Lustschlosse Schönbrunn und in der Strecke vom Schikanederstege bis zur Tegetthoffbrücke sofort durchgeführt wird, jederzeit erfolgen kann.

c) Von der Tegetthoffbrücke verläßt die Stadtbahn den Wienfluß und schwenkt zum Bahnhof Hauptzollamt ab.

Der Wienfluß erhält in seiner untersten Strecke beiderseits zwar nicht für eine Einwölbung, wohl aber für eine etwaige Eindeckung berechnete Quaimauern und sieben eiserne Brücken.

3. Die beiderseitigen Sammelcanäle längs des Wienflusses von der Gemeindegrenze beim Ruhof bis zum Donaucanale.

Nachdem die Projectänderung, welche die Verlegung des ersten Bassins der Weidlingauer Stauanlagen an den Mauerbach zum Gegenstande hatte, vom Gemeinderathe in seiner Sitzung vom 12. Jänner 1894 und von der Commission für Verkehrs-

anlagen in der Sitzung vom 1. Februar 1894 genehmigt worden war, mußte daselbe dem wasserrechtlichen Verfahren unterzogen werden. Die diesbezügliche commissionelle Verhandlung fand am 16. und 18. April 1894 unter der Leitung der k. k. Bezirkshauptmannschaft Hiezing-Umgebung statt und nahm einen im allgemeinen günstigen Verlauf. Durch die abgehaltenen Verhandlungen wurde die genannte k. k. Bezirkshauptmannschaft in die Lage versetzt, mit der Entscheidung vom 20. Mai 1894, Z. 10.634, auf Grund des n.-ö. Wasserrechtsgesetzes die Bewilligung zur Ausführung des ganzen Projectes zu ertheilen. Der Wortlaut dieser Concession, welche zu den rechtlichen Grundlagen des Unternehmens zählt, ist folgender.

Entscheidung vom 20. Mai 1894, Z. 10.634, über das Project der Commission für Verkehrsanlagen in Wien zur Regulierung des Wienflusses und eines Theiles des Mauerbaches und Herstellung von Sammelcanälen flussabwärts bis zum Schikanederstege.

Mit Erlaß Sr. Excellenz des Herrn Statthalters in Niederösterreich vom 6. April 1893, Z. 21.622, wurde die k. k. Bezirkshauptmannschaft Hiezing-Umgebung im Sinne des § 72:2 des n.-ö. W.-N.-G. ermächtigt, über vorerwähntes Project die wasserrechtliche Verhandlung zu pflegen und zu entscheiden.

Die Commission für Verkehrsanlagen in Wien hat nun die unten sub I—VIII folgenden Begehren gestellt, über welche im Sinne des § 82 ff. W.-N.-G. das Aufforderungsverfahren eingeleitet und in der Zeit vom 7. bis 30. August 1893 und vom 16. bis 18. April 1894 zu Ende geführt wurde.

Diese Begehren sind aus den beiden diesbezüglichen hierämtlichen Commissions-Protokollen und den denselben zugrunde liegenden Gesuchen ersichtlich, dortselbst näher dargestellt und begründet und sind zu präcisieren, wie folgt.

I. Genehmigung des Wienflußregulierungs-Projectes von der Reichsstraßenbrücke in Weidlingau flussabwärts bis zum Schikanederstege in Wien und eines Theiles des Mauerbaches von der Hadersdorfer Bezirksstraßenbrücke bis zur Einmündung in den Wienfluß sammt Hochwasser-Sammelteichen, endlich Auflassung des Mariabrunner-Wehres und Herstellung zweier neuen Wehre zu dessen Ersatz, nach den vom 7. bis 30. August 1893 behandelten, beziehungsweise abgeänderten und vom 16. bis 18. April 1894 behandelten Projecten.

II. Genehmigung der Herstellung von Sammelcanälen längs der beiden Ufer des regulierten Wienflusses im Gemeindegebiete von Wien nach den der Verhandlung vom 7. bis 30. August 1893 zugrunde gelegten Projectsplänen.

III. Abertennung der aufstiebenden Wirkung allfälliger Recurse gegen das Erkenntnis erster Instanz in Ansehung der Ausführung der Anlagen gemäß § 91 W.-N.-G.

IV. Genehmigung der durch das mit einer Gruppe gleichartig interessierter Hausbesitzer und Gewerbetreibender im XII. Wiener Gemeindebezirke abgeschlossene Übereinkommen bedingten Wasserzuleitungen aus dem regulierten Wienfluße.

V. Zuerkennung des Verfügungsrechtes über alles jenes Wasser, welches nach Maßgabe des Bedarfes für die in dem neuen Einschreiten der Commission dargestellten Zwecke des ganzen Unternehmens unterhalb der beiden in Hadersdorf-Weidlingau neu herzustellenden Wehre in der Wien zum Abflusse gelangt, sowie auch — unbeschadet bestehender Rechte — über das ganze Wasser aus dem Gebiete des Wienflusses und seiner Nebenbäche.

VI. Gleichfalls unbeschadet allfälliger bereits erworbener Rechte: Zuerkennung des Widerspruchrechtes gegen jeden, wie immer gearteten Einbau in der Wienflußstrecke vom Weidlingauer Bassin bis zur Einmündung in den Donaucanal und gegen die Anlage von Wasserreservoirs in den Seitenthälern dieser Strecke.

VII. Ausspruch, daß neue wasserrechtliche Concessionen am Mariabrunner Werkanale nicht mehr ertheilt werden können.

VIII. Cassirung der oberhalb der jetzigen Wiener Gemeindegrenze in den Wienfluß und in den Mauerbach einmündenden Unrathseinleitungen, sowie Verbot der Herstellung neuer derartiger Einleitungen und Zuerkennung des Unterjagungsrechtes gegen derlei Einleitungen.—

In Erledigung dieser Begehren wird erkannt:

ad I, II, IV. Der Commission für Verkehrsanlagen in Wien wird die Genehmigung zu den oben unter Punkt I, II, IV aufgeführten wasserbaulichen Anlagen nach den vorgelegten Projectsplänen erteilt.

ad III. Da die Ausführung sämtlicher projectierter Anlagen die Affianierung der in den letzten Jahren überdies immer von Neuem durch Cholerafaher bedrohten Stadt Wien und den Schutz vor Hochwässern bezweckt, da diese Anlagen ferner mit den übrigen projectierten dringlichen Wiener Verkehrsanlagen, sowohl nach den Gesetzen vom 18. Juli 1892, R.-G.-Bl. Nr. 109 und L.-G.-Bl. Nr. 42 und vom 9. April 1894, R.-G.-Bl. Nr. 73, als auch praktisch in unmittelbarem Zusammenhange stehen, so erscheint die baldigste Inangriffnahme und die rascheste Vollendung der sämtlichen, mit gegenwärtiger Entscheidung genehmigten, projectierten Anlagen im dringendsten öffentlichen Interesse gelegen und es wird demnach

- a) als Vollendungsfrist im Sinne des § 82:2 W.-R.-G. und zwar
 - a) für die Sammelcanäle das Ende des Jahres 1896;
 - β) für die übrigen genehmigten Anlagen, — mit Ausnahme der Einwölbung des Wienflusses in jenen Strecken, in welchen die Einwölbung nicht an die Stelle vorhandener Brücken und Stege tritt — das Ende des Jahres 1900;
 - γ) für die Einwölbung des Wienflusses, insoferne sie nicht an Stelle vorhandener Brücken und Stege tritt, das Ende des Jahres 1910 festgesetzt und
- b) im Sinne des § 91 W.-R.-G., wegen Gefahr im Verzuge, einer allfälligen Berufung wider die gegenwärtige Entscheidung keine aufschiebende Wirkung zuerkannt.

ad V. Das Verfügungsrecht über das angesprochene Wasser zum Zwecke der Bewässerung des Wienflusses, zur Befriedigung der laut des Projectes IV und laut des Punktes 14 der besonderen Bedingungen dieser Entscheidung bestehenden Privatansprüche, zur Spülung der Sammelcanäle, zur Straßenbespizung und zur Speisung der Bäder wird der Commission für Verkehrsanlagen in Wien — unbeschadet allfälliger bestehender Wasserrechte, insbesondere der auf Grund der Entscheidung der hohen k. k. n.-ö. Statthalterei vom 15. April 1879, Z. 8603 und des hohen k. k. Ackerbau-Ministeriums vom 5. Mai 1882, Z. 7102 und vom 13. März 1892, Z. 1051, der Wienthalwasserleitungs-Unternehmung zustehenden, dann der vom k. k. Hofäfarer bezüglich der Gewässer im k. k. Thiergarten in Anspruch genommenen Wasserrechte, endlich vorbehaltlich der im öffentlichen Interesse liegenden Wasserbenützung (§§ 15, 19, 33, 34, 75 d, W.-R.-G.) zum Gemeingebrauche und zur Versorgung der Landwirtschaft und der Gemeinden mit Wasser in Feuergefähr, bei Wassernoth für Nutz- und Trinkwasserzwecke, — zuerkannt.

Doch werden zur Darstellung der Art und des Maßes der Verwendung, dann der dazu in Aussicht genommenen Vorrichtungen, im Sinne der §§ 18 und 19 W.-R.-G. detaillierte Pläne binnen längstens zwei Jahren beizubringen sein.

Dieser Zuspruch gründet sich darauf, daß das zuerkannte Wasser thatsächlich verfügbar und daß die Verwendung desselben für die angegebene Zwecke im öffentlichen Interesse gelegen ist.

ad VI. Diesem Begehren kann nicht stattgegeben werden, weil der Unternehmung mit der gegenwärtigen Entscheidung das Recht zur Herstellung und Benützung der Wasseranlagen im Sinne der §§ 16 und 39 W.-R.-G. eingeräumt wird und daher auch ein für allemal das Recht erwächst gegen jede wie immer geartete Herstellung, welche den Projectszwecken widerspricht, im Sinne der §§ 80 ff. W.-R.-G. ihre begründeten Einwendungen zu erheben, worüber instanzmäßig von der competenten Behörde zu entscheiden sein wird.

Das abgewiesene Begehren ist somit entweder überflüssig, oder aber es soll eine Beschränkung im Wirkungskreise competenten Behörden zur Folge haben, die dem W.-R.-G. widerspricht.

ad VII. In Consequenz der Zuerkennung der ganzen verfügbaren Wassermenge, laut Punkt V dieser Entscheidung, wird, unbeschadet erworbener Rechte, insbesondere der Concessionsrechte der Wienthalwasserleitungs-Unternehmung und der derzeit am Mariabrunner Werkanale bestehenden Wasserrechte, der Commission für Verkehrsanlagen in Wien für ihre Zwecke auch das Verfügungsrecht über die derzeit in diesem Werkanale abfließende Wassermenge zugesprochen, welches Verfügungsrecht durch Verleihung neuer Wasserrechte am Werkanale nicht mehr eingeschränkt oder behindert werden soll.

ad VIII. Unrathseinleitungen in die Gerinne des Wienflusses und des Mauerbaches werden als gesundheitschädlich und daher insbesondere im Hinblick auf die mit der Regulierung des Wienflusses verbundenen Assanierungszwecke nach den §§ 10 al. 3, 16 und 64 al. 4 W.-N.-G. als unzulässig erklärt.

Die Commission für Verkehrsanlagen in Wien wird daher eingeladen, derartige bestehende Unrathseinleitungen oder solche, welche etwa später hergestellt werden, der Behörde zur Amtshandlung anzuzeigen.

Für die oben in den Punkten I, II und IV bewilligten Herstellungen werden nachstehende Bedingungen festgesetzt:

A. Allgemeine Bedingungen.

1. Bei Vorbereitung und Ausführung aller zu den genehmigten Herstellungen nöthigen Arbeiten ist für die Aufrechthaltung des öffentlichen Straßen-, Tramway-, Post- und Eisenbahnverkehrs, der Straßenbeleuchtung und der Sicherheit des Eigenthums, der Gesundheit und des Lebens Sorge zu tragen und es ist sich zu diesem Behufe mit denen berufenen Sicherheits-, Sanitäts-, Straßen-, Bau-, Post-, Telegraphen- und Eisenbahnbehörden und sonstigen Verkehrsanstalten rechtzeitig ins Einvernehmen zu setzen und bis zur Vollendung der betreffenden Theil-Arbeiten in steter Fühlung zu erhalten.

2. Es ist selbstverständlich, dass die Unternehmung bei der Ausführung und beim Betriebe der bewilligten Anlagen alle bestehenden bürgerlichen und Verwaltungs-gesetze und gültigen Verordnungen sowie die von den competenten Behörden in ihrem gesetzlichen Wirkungskreise erlassenen Anordnungen zu beobachten haben wird, und für die aus der etwaigen Nichtbeobachtung solcher Normen sowie überhaupt aus Verschulden der Unternehmung Dritten erwachsenden Nachtheile verantwortlich sein würde.

Dagegen kann dem von einzelnen Parteien gestellten Begehren, die Commission für Verkehrsanlagen überhaupt für alle aus der Ausführung oder dem Betriebe der Anlagen ihnen erwachsenden Nachtheile haftbar zu erklären, nicht stattgegeben werden, weil nach dem Grundsatz der Enteignung nur für den Eingriff in Rechte, nicht aber für aus der eigenen Rechtsausübung bloßen Interessen erwachsende Nachtheile Schadloshaltung zu leisten ist und weil die mit der consensmäßigen Ausführung und dem rechtmäßigen Betriebe der Anlagen nothwendig verbundenen Nachtheile an fremden Rechten und die hierfür zu leistende Entschädigung ohnedies Gegenstand der speciellen Erörterung in dem durchgeführten Aufforderungsverfahren und der speciellen Entscheidung in diesem Erkenntnisse, bezw. in den darin vorbehaltenen Schadloshaltungserkenntnissen sind.

3. Alle Anlagen sind von der Unternehmung gemäß §§ 40 und 41 W.-N.-G. aus gutem Materiale solide herzustellen, zu räumen und zu erhalten, derart, dass die aufgestauten Hochwässer und die aus dem Thiergarten kommenden Gewässer vollkommen zum Abflusse gelangen und jede Tümpelbildung sowie jede lästige oder gesundheitschädliche Ausdünstung durch stagnierendes Wasser, dann die übermäßige Ansammlung lästigen Ungeziefers dauernd vermieden werde.

Die Ufereigenthümer haben die zur Ausführung und Instandhaltung der genehmigten Anlagen erforderliche Betretung und Benützung der Ufer im Sinne des § 44 W.-N.-G. zu dulden.

4. Die Fertigstellung der Anlagen ist behufs Vornahme der Erhebung im Sinne des § 92, Abs. 2 W.-N.-G. seinerzeit bei der k. k. Bezirkshauptmannschaft Hiezing Umgebung oder der etwa am Orte derselben von der hohen k. k. n.-ö. Statthalterei delegierten Behörde anzuzeigen. Für jene Objecte und Theile, welche nach gänzlicher Vollendung der genehmigten Anlagen nicht mehr zugänglich sind, ist rechtzeitig vorher um Vornahme dieser Erhebung einzuschreiten.

Für Abweichungen von den genehmigten Projectsplänen ist vorher die hierämtliche Genehmigung einzuholen.

5. Alle der Commission für Verkehrsanlagen in Wien durch diese Entscheidung erwachsenden Rechte und Verbindlichkeiten gehen auf deren jeweilige Rechtsnachfolger über, und ist, wo immer hier und in den Verhandlungsschriften, Vergleichs- und Verträgen jene Commission oder „die Unternehmung“ genannt ist, auch jeder Rechtsnachfolger mitzuverstehen.

6. Behufs Eintragung der hiemit der Commission für Verkehrsanlagen in Wien erwachsenden Wasserrechte ins Wasserbuch wolle dieselbe auf Grund des § 95 W.-N.-G. und § 8 al. 3 der Ministerial-Verordnung vom 20. September 1872, L.-G.-Bl. Nr. 26, die erforderlichen Behelfe dem Magistrate Wien mittheilen. Die Eintragung in das hierämtliche Wasserbuch wird sodann veranlaßt werden.

7. In Ansehung aller jener Grundflächen und Baulichkeiten, deren Abtretung in das Eigenthum der Commission für Verkehrsanlagen in Wien von dieser nach Maßgabe der zu den genehmigten Projecten gehörigen Grundeinlösungs-Pläne und Verzeichnisse und der darauf bezüglichen Eingaben und Verhandlungsprotokolle begehrt wurde, wird, unter Anerkennung der Nothwendigkeit dieser Eigenthums-Abtretung zur Ausführung der projectierten und genehmigten Anlagen, der Commission für Verkehrsanlagen in Wien das Enteignungsrecht auf Grund des Art. VI des Gesetzes vom 18. Juli 1892, N.-G.-Bl. Nr. 109, bezw. auf Grund des Punktes XIII des mit diesem Gesetze genehmigten Programms für die Verkehrsanlagen zuerkannt.

Insoferne die Commission für Verkehrsanlagen in Wien nur die Bestellung von Dienstbarkeiten auf fremden Grundstücken begehrt hat, werden ihr diese Dienstbarkeiten mit Rechtswirkung gegen die Eigenthümer und sonstigen dinglich Berechtigten der betreffenden Grundstücke im Enteignungswege eingeräumt.

Insoferne bezüglich der Schadloshaltung für die Enteignungen nicht schon Vereinbarungen getroffen sind oder in Gemäßheit des Punktes XIII. des Programms für die Verkehrsanlagen die Abtretung oder Belastung von Grundstücken unentgeltlich zu erfolgen hat, bleibt die Feststellung der Entschädigung einem späteren Zeitpunkte und einer besonderen Verhandlung vorbehalten, zu welchem Zwecke einem besonderen Einschreiten der Commission für Verkehrsanlagen in Wien entgegengesetzt wird.

Gegenstand dieser besonderen Verhandlung und Entscheidung wird auch die zwischen der Unternehmung und einzelnen Interessenten streitig verbliebene Frage sein, ob die Unternehmung nach dem Schlusssatze des § 27 W.-N.-G. verpflichtet sei, Grundstücke in größerem Ausmaße als sie benützt, einzulösen.

Die Benützung solcher Grundstücke, in Ansehung welcher die Entschädigungsverhandlung noch vorbehalten ist, zur Herstellung der Anlagen und die grundbücherliche Übertragung derselben, bzw. die Eintragung der Dienstbarkeit auf denselben kann daher erst stattfinden, sobald entweder hierüber mit den Parteien ein Übereinkommen getroffen, oder die Art und Weise und Größe der Entschädigung gemäß § 83 W.-N.-G. ermittelt und bezahlt oder gerichtlich erlegt ist.

Die Grundeinlösungen in der Strecke zwischen der Stiegerbrücke und der Viehtriebbrücke in Wien haben erst dann zu erfolgen, wenn die betreffenden Objecte in Gemäßheit des gesetzlich genehmigten Programms für die Zwecke der Wienflusregulierung benützt werden.

8. Der Unternehmung wird empfohlen, behufs Hintanhaltung von Beschädigungen der Einlaß- und Abflußvorrichtungen an den Reservoirs und wofern es sonst noch rathsam erscheint, Warnungstafeln unter Hinweisung auf die in dem § 64 ff. W.-N.-G. auf Wasserfrevel festgesetzten Strafen aufzustellen, worin gleichzeitig etwa auch vor dem Baden in den durch Hochwasser gefüllten Reservoirs unter Hinweisung auf § 338 Str.-G. gewarnt wird, weiters zur Überwachung und Bedienung der vorerwähnten Anlagen und Vorrichtungen im Sinne des Gesetzes vom 16. Juni 1872, N.-G.-Bl. Nr. 84 und des Gesetzes vom 29. Mai 1887, L.-G.-Bl. Nr. 42, der Statthalterei-Verordnung vom 22. Juli 1887, Z. 38.348, L.-G.-Bl. Nr. 46 und des § 65 W.-N.-G. ein geeignetes Wachpersonal zu bestellen, mit entsprechenden Instructionen und den vorgeschriebenen Abzeichen zu versehen und die Beerdigung desselben zu erwirken.

9. Es ist rechtzeitig bei der berufenen Behörde um die Genehmigung zur Regulierung der Wienflusstrecke unterhalb des Schikanedersfeges bis zur Einmündung in den Donaucanal nach der im vorliegenden Projecte enthaltenen oder nach einer gleichwertigen Weise einzuschreiten.

10. Die vorhandenen Communicationen sind nicht zu unterbrechen; eventuell sind sie durch gleichwertige zu ersetzen.

11. Während der Arbeiten ist vorzusehen, daß plötzlich eintretende Hochwässer ungehindert Abfluß finden.

12. Für die Zusammenfassung der kleinen Wässer ist, insoferne nicht eine Verpflichtung für die Wienthalwasserleitungs-Unternehmung besteht, durch Herstellung einer Cunette auch in den nicht überwölbten Theilen vorzuforgen.

In der Wienflusstrecke von der Einmündung des Mauerbaches bis zur Einmündung des Lainzerbaches ist, soweit Wasser an den beiden neu projectierten Wehren vorhanden ist, außer der für die Speisung der Bäder in dieser Strecke erforderlichen Wassermenge eine Wassermenge von

mindestens 6790 m³ in 24 Stunden zum Abfluß zu bringen, weil der Abfluß dieser Mengen in der genannten Wienflußstrecke, wie schon anlässlich der Concessionierung der Wienthalwasserleitung behördlich ausgesprochen wurde, im öffentlichen Interesse unerlässlich ist.

Die für die Bäder in dieser Strecke erforderliche Wassermenge wird vorläufig, vorbehaltlich der definitiven Feststellung, mit 1470 m³ innerhalb 24 Stunden festgesetzt.

13. Behufs Sicherung der öffentlichen sanitären Interessen ist im Sinne des § 75 lit. c W.-N.-G. dafür zu sorgen, daß die im Gebiete der Gemeinde Hadersdorf und in Wien längs der zu regulierenden Wienfluß- und Mauerbachstrecke bestehenden Trinkwasserbrunnen erhalten bleiben oder den betreffenden Bewohnern ein anderes gesundes Trinkwasser zur Verfügung gestellt werde, wenn die einzelnen Brunnen nachweisbar zufolge der Flußregulierung oder zufolge der Canalanlagen versiegen sollten.

14. Die Ausmündung der Sammelcanäle hat, wie dies in dem vorläufig der Behandlung nicht unterliegenden Theile unterhalb des Schikanedersteges angedeutet ist, künftig in den rechtsuferigen Sammelcanal des Donaucanals stattzufinden.

15. Die Nothauslafsmündungen der Sammelcanäle sind bis zur künftigen Sohle des Wienflusses zu führen.

16. Es ist für eine entsprechende Abfuhr der Abflüsse aus den Nothausläffen auch während des Provisoriums vorzusehen.

B. Besondere Bedingungen.

1. Die Wienthalwasserleitungs-Unternehmung hat ihre am 7. August 1893 erhobenen Einwendungen zurückgezogen.

Die Gemeinde Wien, auf deren Verlangen seinerzeit die Bedingung A. 14. h. in die Concession der Wienthalwasserleitung aufgenommen worden ist, und in deren Interesse bei der dormaligen Sachlage die Bedingungen A. 14. f. und g. dieser Concession wesentlich gelegen sind, hat die Erklärung abgegeben, auf die im Punkte 14 der vorcitierten Concession behufs Sicherstellung der Abflußquantitäten bei der Einmündung des Lainzerbaches (g) und bei der ehemaligen Wiener Gemeindegrenze (h) vorgeschriebenen Messungen zu verzichten und sich mit der ad Punkt f sub 14 jener Concession vorgeschriebenen Messung am Mariabrunner Wehre zu begnügen, und hat diese Erklärung auch in der Verhandlung vom 18. April 1894 mit sinngemäßer Beziehung auf die anstatt des Mariabrunner Wehres zu errichtenden 2 neuen Wehre aufrecht erhalten.

Die Commission für Verkehrsanlagen in Wien hat daher im Sinne ihrer Zusage in die Verpflichtung der Wienthalwasserleitungs-Unternehmung aus der Concessionsbedingung A. 14. f. der Concession derselben insoferne einzutreten, daß sie, solange der Mariabrunner Werkcanal nicht aufgelassen ist, statt am Mariabrunner Wehr an den beiden neu zu errichtenden Wehren

a) den Besitzern der derzeit bestehenden Werke am Mariabrunner Werkcanal das ihnen rechtmäßig gebührende Betriebswasser zuzumessen oder für den Abgang hieran Schadloshaltung zu leisten und

b) für öffentliche Zwecke im Wienflußbette nebst den für die Bäder in der Strecke vom Mariabrunner Wehr bis zur Einmündung des Lainzerbaches erforderlichen Wassermengen noch 6790 m³ innerhalb 24 Stunden zuzumessen hat (vide allgemeine Bedingung 12), beides (a und b) aber nur gegen dem, daß die Wienthalwasserleitungs-Unternehmung die hierzu erforderliche Gesamtwassermenge an die beiden neuen Wehre liefere, bei welchen die Controle hierüber von der Commission für Verkehrsanlagen in Wien zu führen ist.

Die Detailprojecte für diese Controlmessung sind nachträglich zur Genehmigung vorzulegen. Sieburch ist das Verhältnis der Commission für Verkehrsanlagen in Wien gegenüber der Wienthalwasserleitungs-Unternehmung festgestellt.

Das Verhältnis der Commission zu den Interessenten des Mariabrunner Werkcanals wird im Punkte 12 der besonderen Bedingungen geregelt.

Durch vorstehende Bestimmungen, sowie auch durch die im Punkte 12 der besonderen Bedingungen folgenden, wird an den concessionsmäßigen Rechten und Pflichten der Wienthalwasserleitungs-Unternehmung nichts geändert, soweit dies im Vorstehenden nicht insbesondere angeordnet ist.

2. Das Begehren der Wienthalwasserleitungs-Unternehmung, daß die gemäß A. I. 14. f. ihrer Concession ihr obliegende Wassermessung an einem von ihr herzustellenden neuen Wehre oberhalb des Beginnes der Wienflusregulierung vorgenommen werde, wird abgewiesen, die Commission für Verkehrsanlagen in Wien aber wird gemäß § 20 W.-K.-G. für verpflichtet erklärt, die neuen beiden Wehre derart herzustellen und zu erhalten, daß kein Wasserverlust eintrete.

Sollten wider Erwarten die projectierten Meßvorrichtungen einen praktisch erheblichen Wasserverlust zeigen und infolge dessen dem Controlszwecke nicht entsprechen, so wird eine andere Art der Wassermessung vorbehalten, z. B. in der Weise, daß das Wasser für den Mariabrunner Werkcanal am Ende des projectierten Betoncanales und die für die Wienflus-Cunette bestimmte Menge an dem für die Spülung der Sammelcanäle nächst der Station Hütteldorf-Bad projectierten steinernen Überfallswehr gemessen wird.

Die Einwendungen der Wienthalwasserleitungs-Unternehmung, betreffend die Verwendung des der Commission für Verkehrsanlagen zugesprochenen Wassers, respective gegen die Berechnung der Bedarfsmengen werden abgewiesen, weil die Wienthalwasserleitungs-Unternehmung hieran nicht interessiert und daher auch zu einem Einspruche nicht legitimiert ist.

3. Entsprechend dem von der Commission für Verkehrsanlagen in Wien zugestandenen Begehren des Herrn Max Ritter Weiß von Wellenhof ist bei dessen Besitz in Hadersdorf Nr. 16, 68 und 69 der Damm im obern Theile so herzustellen, daß er gegen das Terrain des Gartens verlaufe.

Im unteren Theile des Gartens wird die Dammhöhe erst bei der Ausführung mit dem Grundbesitzer zu vereinbaren, eventuell der Damm wegzulassen sein.

Bezüglich der Schadenersahforderung wird auf Punkt 2 und 3 der obigen allgemeinen Bedingungen verwiesen.

Das Verlangen, daß die Arbeiten nur in einer bestimmten Jahreszeit bewirkt werden sollen, wird wegen Mangel eines gesetzlichen Grundes abgewiesen.

4. Die bezüglich nachstehender Interessenten seitens der Unternehmung laut der Verhandlungs-Protokolle gemachten Zusagen sind einzuhalten, wobei bemerkt wird, daß die Einwendungen des Mathias Niebauer durch die Abänderung des ersten Projectes gegenstandslos geworden sind:

a) Albert Hardt; b) k. k. Ackerbau-Ministerium für die forstwirtschaftliche Versuchstation Mariabrunn; c) Thomas Erpek; d) Johann Heill; e) Mathias und Maria Schreyer; f) Alois und Rosalia Granz; g) Heinrich und Christine Kunz; h) Franz Müllner; i) Pfarre Mariabrunn bezüglich Parzelle 142/25; k) Wiener Baugesellschaft und Wiener Bankverein in Ansehung des Besitzes derselben in den ehemaligen Gemeinden Penzing und Baumgarten, respective des Wasserablaufes für die Penzinger Badeanstalt; l) Wiener Tramway-Gesellschaft in Ansehung der Stützmauer, beziehungsweise Widerlagsmauer; m) Hütteldorfer Bierbrauerei-Aktiengesellschaft (wegen Mariabrunner Werkcanal vide unten 12); n) Franz Bawrik; o) Henriette Hak; p) k. k. Reichsstraßen-Verwaltung; q) Franz Parma; r) Franz Mayer in Hadersdorf;

5. Die Commission für Verkehrsanlagen in Wien ist in Gemäßheit des zwischen ihr und Herrn Anton Kempny geschlossenen Übereinkommens ddo. Wien, 14. November 1893, welches den Verhandlungsacten beiliegt, verpflichtet, daß zum Anton Kempny'schen Besitze gehörige, längs desselben sich hinziehende alte Mauerbachbett, sowie den auf den Parzellen 6 und 7 des Parzellierungsplanes ad Z. 8248 ex 1893 befindlichen Unterwasseranal des bestehenden Mühlbaches bei Ausführung der Regulierungsarbeiten auf Gartenplanumshöhe anzuschütten und zu humusieren, ferner, wenn Herr Anton Kempny es verlangen sollte, dem auf dessen verbleibenden Besitze befindlichen Brunnen Wasser aus dem Mauerbache, respective aus der begrenzenden Mauer des Correctionsgerinnes mittels Drainrohres zuzuführen.

Im Übrigen sind alle Einwendungen und Ansprüche des Herrn Anton Kempny theils durch das citierte Übereinkommen, theils durch Punkt 2 der allgemeinen Bedingungen dieser Entscheidung erledigt.

6. Das von der Commission für Verkehrsanlagen in Wien mit dem k. k. Hofärar geschlossene Übereinkommen ddo. Wien, am 24. März 1894, wovon die beiden Vertragsparteien Original-Ausfertigungen sammt Plan und Flächenverzeichnis besitzen, wird mit dem Bemerkten als integrierender Bestandtheil dieser Entscheidung erklärt, daß eine Copie des Planes und des Flächenverzeichnisses bei den hierämtlichen Verhandlungsacten erliegt.

7. Das von der Commission für Verkehrsanlagen mit einer Gruppe von Hausbesitzern und Gewerbetreibenden des XII. Wiener Gemeindebezirkes abgeschlossene Übereinkommen ddo. Wien, 19. October 1893, wird als integrierender Bestandtheil dieser Entscheidung erklärt.

8. In Ansehung der gegen Herrn Wenzel Petzoch begehrten Grundabtretung wird auf Punkt 7 der allgemeinen Bedingungen verwiesen.

In Betreff des von Wenzel Petzoch behaupteten und von der Commission für Verkehrsanlagen in Wien bestrittenen Wasserrechtes zum Zwecke der Versorgung der Badeanstalt in Hadersdorf-Weidlingau wird für den Fall, daß eine Einigung nicht zustande kommt, die Entscheidung vorbehalten; bis dahin hat die Commission für Verkehrsanlagen in Wien die von ihr laut Seite 8 des Commissions-Protokolles vom 18. April 1894 gemachte Zusage zu erfüllen.

9. Den seitens der Gemeindevertretung von Hadersdorf-Weidlingau in sanitärer Beziehung gestellten Forderungen, insofern sie noch aufrecht erhalten wurden, erscheint durch Punkt 1 der allgemeinen Bedingungen ausreichend Rechnung getragen; eine specielle Verpflichtung der Commission für Verkehrsanlagen in Wien aus gegenwärtigem Anlasse und mit Präjudicierung der Entscheidung der competenten Sanitätsbehörde aufzuerlegen, mangelt es an einem Anhaltspunkte im Wasserrechtsgesetze.

Ebenso ist die Forderung dieser Gemeinde, daß die Benützung der Dammkrone vom Hause Hadersdorf, Hauptstraße Nr. 1 angefangen als Promenadeweg freizugeben und in gleicher Weise den Ortsbewohnern die Benützung der durch die Regulierung neu entstehenden Communicationen offenzuhalten sei, in keiner gesetzlichen Bestimmung begründet.

Da die Unternehmung im Mauerbache lediglich die eigenen Grundstücke zur Herstellung der bewilligten Anlagen benützt, dieselben nicht parzelliert sind und daher keine Straßen besitzen, so kann auch das Begehren nach Herstellung und Erhaltung einer Überbrückung des Mauerbaches von diesen ihren Realitäten aus in keinem Gesetze, insbesondere auch nicht im § 31 W.-R.-G. als begründet angesehen werden.

Die verlangte Abfuhr der Niederschlagswässer in den Mauerbach erfolgt nach dem genehmigten Projecte ohnedies ungehindert und ist also diesbezüglich nichts weiter zu verfügen.

Die seitens der Gemeindevertreter von Hadersdorf-Weidlingau ganz allgemein ausgesprochene Verwahrung gegen das am 16. April 1894 behandelte Abänderungsproject entbehrt jeder gesetzlichen Begründung und kann somit nicht in Betracht gezogen werden.

Die von der Commission für Verkehrsanlagen in Wien der Gemeinde Hadersdorf-Weidlingau gemachten Zugeständnisse sind genau einzuhalten.

10. Die von der k. k. General-Direction der österreichischen Staatsbahnen und der k. k. Bauleitung der Stadtbahn im Einvernehmen mit der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen gestellten Forderungen sind der ausgesprochenen Zustimmung der Commission für Verkehrsanlagen in Wien und dem Punkte 1 der allgemeinen Bedingungen entsprechend zu erfüllen.

11. Gegenüber Herrn Ferdinand Jaeger und Frau Franziska Jaeger hat die Commission für Verkehrsanlagen in Wien das mit der Eingabe vom 15. Mai 1894, Z. 12390, einverständlich angezeigte Übereinkommen zu erfüllen.

12. In Ansehung der von den Interessenten des Mariabrunner Werkanals, respective des Mariabrunner Wehrs gestellten Forderungen wird

- a) die Commission für Verkehrsanlagen in Wien ihrer Zusage gemäß verpflichtet, die projectierten neuen Wehrbauten, sowie das Stück des Werkanales von beiden Wehrbauten ab bis zu dem Punkte, wo derselbe in den alten Werkanal einmündet, auf ihre Kosten herzustellen und zu erhalten;
- b) das Begehren, daß die Commission für Verkehrsanlagen in Wien bei dem im Wienflusse selbst herzustellenden Wehre an beiden Uferseiten in einer durch die Verhältnisse zu bestimmenden Ausdehnung wasserdichte Einbauten herzustellen habe, wird abgewiesen, weil die normale Einbindung genügt und schon dadurch eine bedeutende Verbesserung gegenüber dem jetzigen Zustande erzielt wird;

- c) da die Feststellung des Umfanges der Wasserrechte der einzelnen Werksbesitzer am Mariabrunner Werkcanale die Vornahme separater Erhebungen nothwendig macht, mit dem Beginne der Wienfluseregulierungsarbeiten aber im Sinne der ad III. gegebenen Begründung nicht bis zur Austragung dieser Angelegenheit zugewartet werden kann, wird derzeit nur principiell ausgesprochen, daß von der bei den zwei neuen Grundwehren anlangenden Wassermenge dem Werkcanale entweder die zur Befriedigung der nachweislichen rechtmäßigen Ansprüche der Werksbesitzer erforderliche Wassermenge zuzuführen, oder für eine Beeinträchtigung dieser rechtmäßigen Ansprüche denselben Schadloshaltung zu leisten ist;
- d) mit Rücksicht auf die von der Commission für Verkehrsanlagen in Wien gemachten Zugeständnisse und auf Punkt 12 der allgemeinen Bedingungen wird die Commission für Verkehrsanlagen in Wien verpflichtet, so lange bis nicht ein minderere Wasserbedarf des Mariabrunner Werkcanals festgestellt ist, von der Wassermenge, welche bei den zwei neu zu errichtenden Grundwehren im Wienflusse und im Mauerbache zusammen anlangt, ein Drittel, und wenn die übrigen zwei Drittel die Menge von 8260 Cubikmeter in 24 Stunden übersteigen würden, auch den Überschuss über diese Menge dem Mariabrunner Werkcanale zuzuführen.

Für die Zwecke dieser Wasserführung haben die in den vorgelegten Plänen, welche der Vollständigkeit halber ämtlich ergänzt worden sind, dargestellten Anlagen zu dienen, und es wird nachstehend eine kurze Beschreibung der hervorragendsten Objecte gegeben.

Zur Auffassung des Wassers im Wienflusse dient ein gemauertes Wehr mit 19·70 Meter Länge und einer Kronenhöhe von 224·33 Meter.

An der linken Wehrwand schließt ein Betoncanal mit dem Normalprofile I des Stadtbauamtes, d. i. einer lichten Höhe von 1·10 Meter und einer lichten Breite von 0·80 Meter, sowie der Einlaufsohlen-Höhencote von 223·65 Meter an, welcher durch eine Schütze abgeschlossen werden kann.

Der Betoncanal verläuft mit einem Gefälle von 3·15‰, unterführt das neue Wehr am Mauerbache und findet unterhalb desselben sein Ende in einer Theilvorrichtung, welche die Bestimmung hat, das Wasser nach den obigen Vorschriften zwischen Wienflussummütte und Mariabrunner Werkcanal zu theilen.

Das Wehr am Mauerbach erhält eine Länge von 12 Meter und eine Kronenhöhe von 220·10 Meter und besitzt an der linken Wand eine Einfallsoffnung in den Betoncanal von 0·80 Meter Breite und 0·40 Meter Höhe und der Einlaufsohlenhöhe von 219·80 Meter.

Diese Öffnung ist ebenfalls mit einer beweglichen Schütze verschließbar.

Der oben erwähnte Theilungsapparat besteht aus einer gemauerten Rinne von 9·60 Meter Länge, einer Anfangssohlencote von 218·56 Meter und einer Endsohlencote von 218·55 Meter.

Die Rinne ist durch eine Mittelwand getheilt, so daß 2 Canäle von 1·30, respective 0·70 Meter Weite entstehen. Zur Regulierung haben auch noch Schützen zu dienen. Die oben genannten Höhencoten sind sämmtlich auf den Meeresspiegel zu beziehen.

Die dem Zwecke entsprechende Functionierung dieses Theilungsapparates ist nach der Ausführung behördlich zu erproben und behält sich die Behörde vor, die allfälligen nöthigen Änderungen daran vorzuschreiben.

Falls auf diese Weise die nachweislich berechtigten Ansprüche einzelner Werksbesitzer nicht befriedigt würden, hätte die Commission für Verkehrsanlagen in Wien den Beeinträchtigten den Schaden zu ersetzen, welche dieselben durch die Änderung des bisherigen Zustandes etwa erleiden.

Diese Entscheidung beruht auf der Erwägung, daß im öffentlichen Interesse der Abfluß einer Wassermenge von mindestens 6790 Cubikmeter in 24 Stunden außer der für die Bäder erforderlichen Wassermenge in der Wienflusstrecke von der Einmündung des Mauerbaches bis zur Einmündung des Lainzerbaches unerlässlich ist, daß daher, selbst abgesehen von dem der Commission für Verkehrsanlagen in Wien für ihre Zwecke gesetzlich zustehenden Enteignungsrechte, diese Wassermenge unter allen Umständen gesichert werden muß, ferner daß die für die Bäder erforderliche Wassermenge mit beiläufig 1470 Cubikmeter in 24 Stunden zu veranschlagen ist.

Die eventuelle Theilung im Verhältnisse 1:2 wurde zum Vortheile der Werksbesitzer mit Rücksicht auf das zwischen der Commission für Verkehrsanlagen in Wien und der Hütteldorfer Bierbrauerei-Aktiengesellschaft getroffene Übereinkommen vorgeschrieben.

Sowohl der Commission für Verkehrsanlagen in Wien als auch den Werksbesitzern steht es frei, um die erforderlichen Erhebungen behufs behördlicher Feststellung des Umfanges des Wasserrechtes jedes einzelnen Werkes einzuschreiten.

In Ansehung der Hütteldorfer Bierbrauerei-Actiengesellschaft bleibt jedoch das zwischen dieser und der Commission für Verkehrsanlagen in Wien laut Seite 4 und 10 des Protokolles vom 18. April 1894 getroffene Übereinkommen maßgebend.

Da der Mariabrunner Werkanal laut der anlässlich der Concedierung der Wienthalwasserleitung gepflogenen amtstechnischen Erhebungen im Maximum 30.000 Cubikmeter per 24 Stunden zu fassen vermag, der projectierte Betoncanal aber geeignet ist, dem Werkanale weit mehr Wasser zuzuführen, so kann ohneweiters an die Errichtung der zwei neuen Wehre und an die Herstellung der projectierten Correctionsstrecke des Werkanales geschritten werden.

Die Beseitigung des jetzt bestehenden Mariabrunner Wehres und der daran sich anschließenden, zu verlegenden Strecke des Mühlcanales darf aber erst dann erfolgen, wenn der dermalige Zustand dieser Objecte und die auf die Wasserführung durch dieselben bezüglichen Verhältnisse amtlich durch Pläne und Beschreibungen festgestellt sein werden, zu welchem Behufe die Commission für Verkehrsanlagen in Wien die erforderlichen Behelfe beizubringen hat.

Während der Bauführung ist dafür zu sorgen, dass der Wasserzulauf zum jetzigen Mariabrunner Wehre wie bisher ungehindert stattfindet.

13. Die seitens der Firma Gustav Seidel's Söhne in Wien, XIII., Hacking, angerufenen Wasserrechte müssen zurückgewiesen werden, da diese Rechte weder nachgewiesen, noch sonstwie zu begründen versucht wurden.

14. Der Firma Winkler & Schindler, Wien, XIII., Ober=St. Veit, Anhofstraße Nr. 9—13, ist von der Unternehmung für das der genannten Firma mit Erlaß der k. k. Bezirkshauptmannschaft Sechshaus vom 30. August 1882, Z. 29.219, gewährte Recht des Wasserbezuges aus dem Wienflusse zur Speisung eines Sammelreservoirs durch eine Zuleitung, etwa in analoger Weise wie den Interessenten im XII. Wiener Gemeindebezirke oder in sonst geeigneter Weise Ersatz zu schaffen und ist für diese Anlage die nachträgliche Genehmigung zu erwirken.

Hiedurch wird auch das von der genannten Firma in Betreff einer links- und rechtsseitigen Cunette, resp. eines Quorzulaufes gestellte Begehren gegenstandslos.

15. Die österr. Gasbeleuchtungs=Actiengesellschaft in Wien wird bezüglich ihrer Erklärungen und Forderungen auf die Zugeständnisse der Commission für Verkehrsanlagen in Wien, bzw. auf die allgemeinen Bedingungen, Punkt 1 und 3 der gegenwärtigen Entscheidung verwiesen.

Nur bezüglich der ad 4 gestellten Forderungen muß bemerkt werden, dass dieselben gegenstandslos sind, da durch das Project der heutige Zustand in der Möglichkeit der Abfuhr von Niederschlags- und Fabrikwässern nicht geändert wird.

16. Die Firma Girardelli & Stern, XII., Unter=Meidling, Johannesgasse Nr. 7, hat die gesetzliche Berechtigung zur Abfuhr ihrer Rückstands- und Kühlwässer nicht nachgewiesen und kann derselben demnach die Befugnis zur Ableitung jener Wässer in den Wienfluß nur insoweit sie nicht gesundheitschädlich sind, zugestanden werden.

17. Josef Ortner, Besitzer der Häuser Nr. 135, 151, 168 in Wien, Sechshaus, Wienflußgasse D.=Nr. 11, 13 und 7, war nicht in der Lage, eine zweckmäßigere Trace anzugeben, durch welche er sich in seinem Besitzstande minder geschädigt erachten würde, und konnte auch technischerseits eine zweckmäßigere Trace nicht beantragt werden.

Deshalb konnte auch seine Einwendung nicht berücksichtigt und muß derselbe lediglich auf die gemäß Punkt 7 der allgemeinen Bedingungen vorbehaltene Entschädigungsverhandlung verwiesen werden.

18. Dem Anspruche von Leonhard Blauk & Cons., XII., Ober=Meidling, Fabriksgasse Nr. 41, kann nicht Folge gegeben werden, weil die Niveauerhöhung in der Fabrik- und Maria Theresienstraße bei Ausführung des Projectes nicht vermieden werden kann.

Da dieselbe übrigens zunächst noch nicht durchgeführt wird, so wird es Sache der Beschwerdeführer sein, seinerzeit ihre allfälligen Entschädigungsansprüche vor der competenten Behörde geltend zu machen.

Die Einleitung von Wässern, welche die Beschaffenheit des Wassers im Wiensusse ändern oder dasselbe gar gesundheitschädlich machen, ist nicht zulässig.

Über den Modus der Einleitung solcher Wässer in die neuen Canäle zu entscheiden, ist Sache der competenten Baubehörde.

19. Die Imperial-Continental-Gas-Association wird mit ihrem Anspruche, es sei die in der Strecke Hütteldorf bis Schönbrunnerlinie erforderlich werdende Verlegung ihrer Gasrohre auf Kosten der Commission für Verkehrsanlagen in Wien durchzuführen, auf Grund des § 84:2 W.-R.-G. auf den Civilrechtsweg gewiesen.

Da jedoch gegen die Ausführung der Arbeiten von der genannten Gesellschaft kein Einspruch erhoben wurde und auch wegen des dem Unternehmen zustehenden Enteignungsrechtes wirksam nicht erhoben werden könnte, so wird die Berechtigung der Commission für Verkehrsanlagen in Wien zur Ausführung der Arbeiten durch die allfällige gerichtliche Verhandlung über die Kostenfrage nicht aufgehalten.

20. Das gleiche gilt bezüglich der analogen Forderung der k. k. Post- und Telegraphen-Direction für Niederösterreich in Wien, welche Forderung seitens der Commission für Verkehrsanlagen in Wien lediglich unter Hinweis auf einen zwischen dem hohen k. k. Handelsministerium und der Gemeinde Wien bestehenden Vertrag abgelehnt wurde.

21. Die seitens des Vertreters der Eigenthümerin des Theaters an der Wien, Alexandrine von Schönerer erhobene Einwendung gegen die Niveauerhöhung nächst diesem Theater in der Magdalenenstraße kann nicht berücksichtigt werden, da diese Niveauerhöhung bei vollständiger Ausführung des Projectes unvermeidlich ist.

In Ansehung der eventuellen Schadloshaltungsansprüche wird seinerzeit von der competenten Behörde zu verhandeln und zu entscheiden sein.

22. Die von der Stadtgemeinde Wien gestellten Forderungen sind von der Commission für Verkehrsanlagen in Wien nach den von derselben gemachten Zugeständnissen zu erfüllen.

Gegen diese Entscheidung steht der Commission für Verkehrsanlagen in Wien und jenen Interessenten, deren Einwendungen und Ansprüche ganz oder theilweise unberücksichtigt gelassen wurden, die binnen 14 Tagen hieramts einzubringende Berufung an die hohe k. k. n.-ö. Statthalterei offen.

Nachdem diese Entscheidung, insoweit sie die Genehmigung des Projectes betrifft, Rechtskraft erlangt hatte und nur von zwei Betheiligten in den ihre Ansprüche berührenden Punkten angefochten wurde, obwaltete nunmehr vom Standpunkte des Wasserrechtsgesetzes gegen den Beginn des Baues kein Anstand.

Was den Fortschritt der Grundeinklösungen anbelangt, so gelang es, mit dem k. k. Hofräar, von welchem ein bedeutender Grundcomplex zum Baue der Stauanlagen in Anspruch genommen werden mußte, sowohl hinsichtlich dieser Flächen, als auch bezüglich der vor dem Lustschlosse Schönbrunn gelegenen, zu Regulierungszwecken benötigten Grundtheile am 21. März 1894 ein Übereinkommen abzuschließen, durch welches der in Frage stehende Grundbesitz für die Commission für Verkehrsanlagen erworben wurde.

In diesem Vertrage wurde unter anderem seitens des k. k. Hofräars bedungen, daß vor dem Lustschlosse Schönbrunn an Stelle der bestehenden hölzernen Brücke eine Einwölbung von 100 Meter hergestellt werde. Andererseits wurde der Commission für Verkehrsanlagen das Recht eingeräumt, die sogenannte Weidlingauerwiese im Thiergarten zur Deponierung von Aushubmaterialen verwenden zu dürfen, ein Zugeständnis, welchem im Hinblick auf den Umfang der mit der Ausführung des Projectes verbundenen Erdbewegung ein besonderer Wert beizumessen war. Des Näheren wurde die Art und Weise, in welcher diese Ablagerung des Erdaushubes durchzuführen ist, in dem Schlußprotokolle vom 26. October 1894 geregelt, welches mit dem Beschlusse vom 14. November 1894 die Genehmigung des Stadtrathes erhalten hat.

In dieser Vereinbarung wurde der Commission für Verkehrsanlagen auch das Recht eingeräumt, den im Ablagerungsterrain etwa vorkommenden Schotter und Sand zu ihren Zwecken zu verwenden.

Auch die übrigen für den Bau der Bassinanlagen erforderlichen Grundeinlösungen konnten noch im Jahre 1894 zum Abschlusse gebracht werden. Hierbei wurde das Haus Nr. 77 Hauptstraße in Hadersdorf-Weidlingau (C.=Z. 64, Cat.=Gemeinde Weidlingau), obwohl die Area unmittelbar zum Baue nicht benöthigt wurde, angekauft, um dadurch Localitäten für die Baukanzlei, sowie für sonstige Administrationszwecke sicher zu stellen.

Auch das Rechtsverhältnis zu der mit der Wienflußregulierung in so innigem Zusammenhange stehenden Wienthallinie der Stadtbahn wurde in diesem Jahre in mehrfachen Beziehungen geregelt.

So nahm die k. k. Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen auf Grund neuerlicher Studien eine Abänderung des Bahnprojectes in der Richtung in Aussicht, daß die Wienthallinie nicht durch die Jakobsgrasse, sondern auch in der Strecke zwischen der Stieger- und der Viehtriebbrücke längs des regulierten Wienflußgerinnes geführt werden sollte; nachdem hiebei in dieser Strecke die rechtsseitige Widerlagsmauer der Wienflußregulierung gleichfalls den Abschluß der Stadtbahnanlage zu bilden bestimmt war, so erschien es nothwendig, zu dem Übereinkommen vom 29. April 1893, betreffend die Kostenauftheilung hinsichtlich der den beiden Unternehmungen gemeinsamen Anlagen, eine Nachtragsvereinbarung abzuschließen.

Zu diesem Behufe trat die k. k. Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen mit der Gemeinde Wien in Verhandlung, wobei diese bemüht war, das abzuschließende Nachtragsübereinkommen namentlich in Bezug auf die vom Stadtbahnunternehmen zu tragenden Kosten des Mauerantheiles auf denselben Grundsätzen aufzubauen, welche dem Hauptvertrage zugrunde gelegt worden waren, und gleichzeitig auch die gekuppelte Führung beider Verkehrsanlagen in der Strecke vom Schikanedersteg bis zur Tegetthoffbrücke zu sichern.

Desgleichen wurden bei den politischen Begehungen für die Theilstrecke Hütteldorf—Hiezing (4. September) und Nevillebrücke—Schikanedersteg (18. September) der Wienthallinie von der Gemeinde mehrfach mit Erfolg Forderungen geltend gemacht, deren Ziel es war, die beiderseitigen Projecte im steten Einklange zu erhalten.

Für den Beginn des Regulierungswerkes war es von Bedeutung, daß infolge des Beschlusses der Commission für Verkehrsanlagen vom 29. December 1894 der Betrieb der Dampftramwaystrecke Gaudenzdorf—Hiezing mit dem 2. Jänner 1895 eingestellt werden konnte, so daß nunmehr der Demolierung der wasserseitigen Mauer dieser Bahnanlage nichts mehr im Wege stand. Durch einen Grundtausch, welcher die Verlegung der Station Hiezing der Dampftramway und in Verbindung damit die geradlinige Durchführung der Quaistraße von der Kaiser Franz Josefsbrücke bis zur Dommayergasse zum Zwecke hatte, und welcher in den Sitzungen vom 30. November, 7. und 11. December 1894 seitens des Gemeinderathes zum Beschlusse erhoben wurde, war eine Abänderung des Projectes der Wienfluß-Sammelcanäle insoferne bedingt, als die Trace des rechtsseitigen Sammelcanales nunmehr von der Wiengasse in die neu zu schaffende Quaistraße verlegt werden konnte.

Im Sinne des Programmes für die Verkehrsanlagen, nach welchem die Ausführung der Wienfluseregulierung der Gemeinde Wien zu übertragen war, kam am 26. Juli 1894 zwischen der Commission für Verkehrsanlagen und der Gemeinde Wien ein Bau- und Bevollmächtigungsvertrag zu Stande, welcher folgenden Wortlaut besitzt. Übereinkommen, welches zwischen der Commission für Verkehrsanlagen in Wien einerseits und der Gemeinde Wien andererseits über die Ausführung der Regulierung des Wienflusses unter gleichzeitiger Anlage beiderseitiger Sammelcanäle geschlossen wurde, wie folgt:

Artikel I.

(1) Die Commission für Verkehrsanlagen in Wien überträgt hiermit auf Grund und nach Maßgabe der Gesetze vom 18. Juli 1892, R.-G.-Bl. Nr. 109 und L.-G. und V.-Bl. Nr. 42, der Gemeinde Wien den Bau der einen Theil der öffentlichen Verkehrsanlagen bildenden Regulierung des Wienflusses unter gleichzeitiger Anlage beiderseitiger Sammelcanäle in ihrem Namen und für ihre Rechnung bis zur vollständigen Herstellung sowohl der Regulierungsanlagen, als auch der Sammelcanäle, und zwar nach Maßgabe der hiefür von der Commission für Verkehrsanlagen bereits erwirkten oder noch zu erwirkenden wasserrechtlichen Bewilligungen, somit insbesondere:

- a) die Verfassung der Detailprojecte,
- b) die Erwirkung von Abänderungen der mit Entscheidung der k. k. Bezirkshauptmannschaft Hiezing-Umgebung ddo. 20. Mai 1894, Z. 10.634, erteilten wasserrechtlichen Bewilligung, die Erwirkung der außerdem erforderlichen behördlichen Bewilligungen, all dies im Namen der Commission für Verkehrsanlagen in Wien, die Durchführung der nöthigen Grund-erwerbungen und den Abschluß sowie die Ausführung aller mit der Regulierung und dem Baue der oberwähnten Sammelcanäle sonst in Verbindung stehenden Beträge,
- c) die Ausführung der Regulierung und des Baues der Canäle,
- d) die Ausrüstung der Regulierungsanlagen und der Canäle, und zwar alles dieses unter Leitung und Überwachung seitens des hiefür von der Gemeinde zu bestellenden Personales,
- e) die Vergebung aller erforderlichen Arbeiten und Lieferungen nach dem alleinigen Ermessen der Gemeinde Wien.

(2) Die Commission für Verkehrsanlagen überträgt weiters der Gemeinde Wien in ihrem Namen und für ihre Rechnung bis zu dem Zeitpunkte, in welchem die Regulierungsanlagen sammt den Sammelcanälen in das Eigenthum der Gemeinde Wien übergehen, den Betrieb der Regulierungsanlagen und der Sammelcanäle, sowie die Erhaltung derselben in betriebsfähigem Zustande.

(3) Endlich überträgt die Commission für Verkehrsanlagen der Gemeinde Wien bis zu dem erwähnten Zeitpunkte auch die Verwaltung und die allfällige Veräußerung der für Zwecke der Wienfluseregulierung oder der Sammelcanäle erworbenen Grundstücke und Realitäten, sowie die Ausübung der für diese Zwecke erworbenen Wasserrechte, und zwar alles dieses nach dem alleinigen Ermessen der Gemeinde Wien.

(4) Alle Erträgnisse und Einnahmen aus der Wienfluseregulierung und den Sammelcanälen beiderseits des Wienflusses, sowie den für diese Zwecke erworbenen Grundstücken, Realitäten und Wasserrechten (Canaleinmündungsgebühren für die directe Einmündung von Hauscanälen, Bestandzinsen, Erträgnisse aus Grundverkäufen u. dgl.) fließen der Gemeinde Wien zu.

Artikel II.

(1) Die Gemeinde Wien übernimmt hiermit die Ausführung der Regulierung des Wienflusses unter Anlage beiderseitiger Sammelcanäle, die Besorgung des Betriebes und der Erhaltung der Regulierungsanlagen sowie der Sammelcanäle, weiters die Verwaltung und allfällige Veräußerung der im Artikel I, Absatz 3, erwähnten Grundstücke und Realitäten, endlich die Ausübung der daselbst bezeichneten Wasserrechte im Sinne des vorstehenden Artikels I im Namen der Commission für Verkehrsanlagen in Wien und nach Maßgabe dieses Artikels auch für deren Rechnung.

(2) Die Gemeinde Wien ist hierbei an die Einhaltung der gesetzlich bestimmten Bauermine gebunden und wird zur Wahrung des Einklanges dieser Arbeiten mit den anderen Verkehrsanlagen während der Projectierung und Bauausführung im steten Einvernehmen mit der k. k. General-direction der österreichischen Staatsbahnen und der Donauregulierungs-Commission vorgehen.

(3) Der Gemeinde Wien steht die Aufstellung der Kostenanschläge, sowie die Genehmigung der für die Bauherstellungen erforderlichen Kostenbeträge einschließlich der etwa nachträglich erforderlichen Bewilligung von Mehrerfordernissen nach ihrem alleinigen Ermessen zu.

Artikel III.

(1) Die Ausführung der Wienflussregulierung sowie des Baues der Sammelcanäle beiderseits des Wienflusses erfolgt durch die von der Gemeinde Wien aufzustellenden Bauleitungen nach den für städtische Bauten geltenden Vorschriften und unter Einhaltung der von der Commission für Verkehrsanlagen in Wien festgesetzten Arbeitsordnung.

(2) Der Gemeinde Wien stehen außer den im Artikel I enthaltenen Verpflichtungen, beziehungsweise Befugnissen insbesondere noch alle Anordnungen zu bezüglich der

- a) Durchführung des Cassen- und Rechnungsdienstes nach den bei der Gemeinde Wien diesbezüglich bestehenden Vorschriften;
- b) Evidenthaltung der zugewiesenen Credite, sowie der Überwachung ihrer Einhaltung;
- c) Collaudierungen der von den Bauunternehmungen und Lieferanten bewirkten Herstellungen und Lieferungen;
- d) Bauabrechnungen.

Artikel IV.

(1) Der Gemeinde Wien gebührt für die Ausführung der nach diesem Übereinkommen übernommenen Bauten, sowie für den Betrieb und die Erhaltung der Regulierungsanlagen und der Sammelcanäle beiderseits des Wienflusses, endlich für die Verwaltung der im Artikel I, Absatz 4, bezeichneten Grundstücke und Realitäten die Vergütung der Selbstkosten.

(2) Die Selbstkosten schließen in sich:

1. Die wirklichen Auslagen für die sämtlichen Leistungen und Lieferungen anlässlich der Ausführung der Regulierung und des Baues der Sammelcanäle einschließlich der Kosten der Vorarbeiten nach den Rubriken I bis XVII des am Schlusse beigefügten und von der Commission für Verkehrsanlagen bereits anerkannten Rechnungsrubrikenschemas, die Kosten der Verwaltung der im Artikel I, Absatz 3, bezeichneten Grundstücke und Realitäten, dann die Auslagen für die Ausrüstung zum Betriebe, sowie die Kosten für die Erhaltung der Objecte und für den Betrieb derselben bis zum Zeitpunkte der definitiven Übergabe in das Eigentum der Gemeinde nach einem rechtzeitig zu vereinbarenden Rubrikenschema.

2. Einen Theil der Auslagen für die allgemeine Centralverwaltung der Gemeinde Wien, welcher mit ein Procent der unter 1 dieses Artikels angeführten Kosten pauschalirt wird.

Derselbe wird besonders als „einprocentiger Beitrag des effectiven Aufwandes zu den Kosten der Centralverwaltung“ verrechnet werden.

(3) Die zur Bestreitung aller vorewähnten Auslagen erforderlichen Geldmittel werden der Gemeinde Wien auf Grund der von ihr aufzustellenden monatlichen Gelderfordernisausweise seitens der Commission für Verkehrsanlagen zu Lasten des von ihr verwalteten Fonds, und zwar im voraus am 2. und 16. jedes Monats flüssig gemacht werden.

Diese Gelderfordernisausweise sind von der Gemeinde bis längstens 20. des vorausgehenden Monats der Commission für Verkehrsanlagen in Wien vorzulegen.

Artikel V.

(1) Die Gemeinde Wien ist verpflichtet, nach Durchführung des Baues vollständig Rechnung zu legen, während des Baues aber bis spätestens 15. März eines jeden Jahres über die mit letztem December des Vorjahres abzuschließende Periode summarisch Rechnung zu legen und über den Fortschritt der Projectierungs- und Bauarbeiten Bericht zu erstatten.

(2) Außerdem sind monatlich Ausweise über die Gebarung und den Fortgang der Arbeiten, sowie wöchentlich Rapporte über die Zahl der verwendeten Arbeiter u. dgl. vorzulegen.

Artikel VI.

Nach Vollendung der Regulierung und des Baues der Sammelcanäle und behördlicher Constatierung ihrer consensgemäßen Ausführung, sowie nach bewirkter Bauabrechnung werden von der Gemeinde Wien die Bauabrechnungselaborate und die auf diesen Bau bezüglichen Documente und sonstigen Befehle der Commission für Verkehrsanlagen in Wien über deren Verlangen abgegeben werden.

Artikel VII.

(1) In gleicher Weise hat die Gemeinde Wien auch hinsichtlich des Betriebes und der Erhaltung der Regulierungsanlage, sowie der Sammelcanäle alljährlich bis spätestens 15. März eines jeden Jahres über die mit letztem December des Vorjahres abzuschließende Periode vollständig Rechnung zu legen.

(2) Die diesbezüglichen Rechnungsbelege und sonstigen Documente werden der Commission für Verkehrsanlagen über ihr Verlangen zur Verfügung gestellt werden.

Artikel VIII.

(1) Die Gemeinde Wien ist berechtigt, alle Rechtsgeschäfte und Rechtshandlungen, welche die Erfüllung der übernommenen Obliegenheiten in Ansehung des Baues, des Betriebes und der Erhaltung der Regulierungsanlage und der Sammelcanäle, sowie in Bezug auf die Verwaltung und die Veräußerung der im Artikel I, Absatz 3, bezeichneten Grundstücke und Realitäten, endlich in Bezug auf die Ausübung der daselbst bezeichneten Wasserrechte mit sich bringt, namens der Commission für Verkehrsanlagen in Wien vorzunehmen.

(2) In dieser Hinsicht stehen derselben auch solche Befugnisse zu, welche nach § 1008 a. b. G.-B. besondere Vollmachten voraussetzen.

(3) Namentlich ist die Gemeinde Wien berechtigt, die für den Bau, den Betrieb und die Erhaltung der Regulierungsanlage und der Sammelcanäle und die Durchführung des gesamten Geschäftes nöthigen Zahlungen im Namen und für Rechnung der Commission für Verkehrsanlagen in Wien zu leisten.

(4) Die Commission für Verkehrsanlagen in Wien verpflichtet sich, der Gemeinde zur Durchführung der derselben übertragenen Geschäfte im Rahmen des gegenwärtigen Vertrages erforderlichen Falles über ihr Verlangen und insbesondere für Besorgung der Grund- und Gebäudeeinkösungen auch mit den gesetzlichen Erfordernissen zur Erwirkung bürgerlicher Amtshandlungen und mit der Substitutionsbefugnis ausgestattete besondere Vollmachten zu erteilen.

Artikel IX.

Das vorstehende Übereinkommen wird in zwei ungestempelten Original Exemplaren ausgefertigt und wird jedem der beiden vertragsschließenden Theile ein solches Exemplar ausgefolgt.

Wien, 26. Juli 1894.

Commission für Verkehrsanlagen in Wien:

Der k. k. Handelsminister:
G. Graf Wurmbbrand m. p.

Für die Gemeinde Wien:

Dr. Raimund Grühl m. p.,
Bürgermeister.

Heinrich Matthies m. p.,
Stadtrath.

Dr. August Mechansky m. p.,
Stadtrath.

Während dieser Verhandlungen wurde mit aller Kraft an der Fertigstellung der Detailprojecte gearbeitet, welche bestimmt waren, der Bauvergebung als Grundlage zu dienen. Für diese Vergabung theilte sich die Ausführung des Projectes naturgemäß in 3 große Gruppen:

1. Die Weidlingauer Stauanlagen.
2. Die Herstellung des regulierten Gerinnes von den Bassins bis zur Flussmündung.
3. Die Herstellung der Sammelcanäle beiderseits des Wienflusses.

Innerhalb jeder dieser Gruppen wurden die Detailprojecte für diejenigen Anlagen verfaßt, welche, sei es der Natur des Projectes nach, sei es aus irgend welchen besonderen Gründen, zuerst zur Ausführung gelangen mußten. Hierbei war programmgemäß insbesondere auf die baldige Inangriffnahme jener Regulierungsarbeiten hinzuwirken, von welchen die Fertigstellung der Stadtbahnanlage abhängig ist.

Diese letztere Rücksicht war auch die Ursache, daß die Inangriffnahme der rechtsseitigen Widerlagsmauer für einen Zeitpunkt in Aussicht genommen werden mußte, in welchem die Vollendung der Weidlingauer Stauanlagen noch keineswegs zu gewärtigen, und daher auch auf ein Functionieren derselben beim Eintritt von Hochwässern nicht zu zählen war. —

Was die Bauvergebung für die Weidlingauer Stauanlagen anbelangt, so konnte im Jahre 1894 das Detailproject für einen Theil dieser Anlagen fertig gestellt und hinsichtlich dieses Theiles mit Rücksicht auf den Abschluß der erforderlichen Grundeinlösungen auch die Sicherstellung der Arbeiten und Lieferungen eingeleitet werden.

Das Project umfaßt in der Hauptsache die Herstellung des Bassins am Mauerbache, dann des Vorbassins am Wienflusse und endlich die Ausführung des Umlaufgrabens. Die Kostenanschlagssumme betrug 1,300.000 fl. Für die Vollendung ist ein Termin von 2 Jahren in Aussicht genommen. Das Detailproject wurde vom Stadtrathe mit dem Beschlusse vom 12. Juli 1894, von der Commission für Verkehrsanlagen mit dem Beschlusse vom 27. Juli 1894 genehmigt. Die Ausschreibung der Arbeiten und Lieferungen wurde dadurch verzögert, daß vorher die bereits oben erwähnten Verhandlungen mit dem k. k. Hofärar über die Benützung der Weidlingauertwiese im Thiergarten zur Ablagerung des Erdbaushubes abgeschlossen werden mußten; es konnte daher die Offertverhandlung erst anberaunt werden, nachdem das Schlußprotokoll vom 26. October 1894, welches diesen Gegenstand endgiltig regelte, die Zustimmung beider Vertragsparteien erhalten hatte. Die Offertverhandlung fand sodann am 28. December 1894 statt. Zur Vergebung gelangten die Erd- und Mauerungsarbeiten sammt den hiemit im Zusammenhange stehenden Leistungen und die Lieferung der hydraulischen Bindemittel.

Für die Bauarbeiten wurden 4 Offerte, für die Lieferung der hydraulischen Bindemittel 10 Offerte überreicht.

Gegenüber dem bisher bei den communalen Arbeiten eingehaltenen Vorgange wies die Ausschreibung diesmal insoferne eine Besonderheit auf, als es den Unternehmern überlassen wurde, die von ihnen geforderten Preise in die Kostenanschlagsformularien einzusetzen; infolge dessen wurden die Angebote nicht unter Bezugnahme auf bestimmte Kostenanschlagspreise mit einem procentuellen Zuschlag oder Nachlaß gestellt. Außerdem überließ es die Gemeinde mit Rücksicht auf die Eigenart der hier in Betracht kommenden Arbeiten den Unternehmern, sich den Ankauf der zum Baue erforderlichen mechanischen und maschinellen Installation (Excavatoren, Locomotive, Wagen, Rollbahngeleise etc.) durch die Gemeinde Wien, und zwar zu den im Offerte namhaft zu machenden Preisen zu bedingen.

Die Arbeiten für die Weidlingauer Bassinsanlagen wurden mit dem Stadtrathsbeschlusse vom 1. und 5. März 1895 an die Bauunternehmung Doderer, Göhl & Sager vergeben. Das Kostenerfordernis betrug für die Erdarbeiten 848.706 fl. 22 kr., für die mechanische und maschinelle Installation 85.162 fl. 50 kr. und für die Mauerungsarbeiten 244.675 fl. 91 kr. Die Lieferung der hydraulischen Bindemittel im Kostenbetrage von 67.647 fl. 3 kr. wurde verschiedenen Firmen übertragen.

Das Gesamterfordernis bezifferte sich dahin mit 1,246.191 fl. 66 kr. Die Ergebnisse der Offertverhandlung haben gezeigt, daß die Bestimmungen über den Ankauf der zum Baue erforderlichen mechanischen und maschinellen Installation (Roll-

bahn- und Baggergeleise in einer Länge von 5900 Meter, 1 Lübecker-Excavator, 3 Locomotiven, 85 Waggons à 8·5 Cubikmeter Fassungsraum) durch die Gemeinde einen günstigen Einfluss auf die Preise zu üben vermochten.

Mit den Arbeiten wurde am 1. April 1895 begonnen, und zwar zunächst mit den ausgedehnten Geleiselegungen und den Mauerungsarbeiten für den längs des Wienflusses sich hinziehenden Betoncanal in Hadersdorf-Weidlingau.

Die Aushebungsarbeiten und die Verführung des Aushubmaterials auf die Thiergartenwiese erlitten dadurch eine Verzögerung, daß vorerst noch Vereinbarungen mit dem k. k. Hofärar bezüglich der Durchführung der Kollbahn in den Thiergarten und der Abgrenzung des in demselben liegenden Depôtplatzes getroffen werden mußten. Die Ausführung des Drahtgitters, welches in Gemäßheit des mit dem k. k. Obersthofmeisteramt abgeschlossenen Übereinkommens behufs Abgrenzung der Arbeitsstelle im Thiergarten aufzustellen war, wurde mit dem Stadtrathsbeschlusse vom 28. Mai 1895 der Firma Hutter & Schranz übertragen. Mit den Arbeiten im Thiergarten wurde am 23. Juli 1895 begonnen.

Da durch Probegruben das Vorhandensein von Schotter und Sand in bedeutender Mächtigkeit festgestellt und die Einwilligung der k. k. Hofbehörde zur Gewinnung von Schotter und Sand gegeben worden war, wurde durch ausgedehnte Geleiseanlagen, sowie durch Herstellung einer Schotter- und Sandwäsche (mit einer Leistungsfähigkeit von 600 Cubikmeter per Tag) die Schotter- und Sandgewinnung vorbereitet. Vom Monat August, von welchem an es möglich war, den Depôtplatz im Thiergarten zu benützen, bis zum Ende des Jahres 1895 wurde ungefähr der halbe Aushub des Mauerbachbassin geleistet, sowie die Umliegung des Mauerbaches und der Umlaufgraben in Angriff genommen. Der zur Entwässerung der Gelände hinter dem linksseitigen Regulierungsdamme dienende Betoncanal in Hadersdorf-Weidlingau wurde in der Länge von circa 1300 Meter von der Mauerbachmündung aufwärts vollendet.

Um gegen die Frühjahrshochwässer gerüstet zu sein, mußte getrachtet werden, die Fundamente noch während des Winters bis über die Flußsohle aufzumauern. Es wurde daher mit Hilfe heißen Wassers, offener Feuer, zugedeckter Gruben, mit ausschließlicher Verwendung von Portland-Cement und unter Zuhilfenahme von Nachtarbeit während des ganzen Winters an den Fundamenten des Mauerbachwehres und des Theilungswerkes am Zusammenflusse des Wienflusses und Mauerbaches, sowie an den Einbindungsträgern der ersten Betontraverse eifrig gearbeitet.

An aufgehendem Mauerwerke wurden die Quaimauern der Mauerbachcorrection sammt Ablassschleuse des Mauerbachbassin, sowie ein Widerlager des Mauerbachwehres fertiggestellt.

Das gewölbte Object im Zuge des Umlaufgrabens unter der Hofjagdstraße mit 15 Meter Spannweite wurde im großen und ganzen bis Ende des Winters vollendet.

Durch das Hochwasser vom 17. Mai 1895 wurde das alte Mariabrunner Wehr, welches bei den wasserrechtlichen Verhandlungen Gegenstand mehrfacher Streitigkeiten war, zerstört und weggeschwemmt. Durch die infolge dessen eingetretene Vertiefung des Wienflusses wurde der vom Wehre ausgehende Werkcanal trocken gelegt; es mußten daher aus sanitären Rücksichten im Spätherbste besondere Wasserführungen vom Mauerbache in den Werkcanal hergestellt werden.

Die am Mühlgerinne bestehenden Wasserbezugsrechte wurden von dem Consortium der Wienthalwasserleitung abgelöst.

Im Jahre 1896 wurden die Arbeiten bei den Weidlingauer Stauanlagen in bedeutendem Umfange wieder aufgenommen. Am 4. März wurde der erste Schotterzug nach Wien abgelassen.

Die von der Unternehmung errichtete Schotter- und Sandwäsche erzeugte täglich circa 500 Cubikmeter gewaschenes Material; allerdings mußte die Maschine, Transmission und Trommel theils neu ersetzt, theils bedeutend verstärkt werden. Zur Schottergewinnung stellte die Unternehmung auf Grund eines eigenen Übereinkommens einen Bagger bei. Auf diese Art wurde es möglich, beinahe das ganze Mauerbachbassin und die Umlegung des Mauerbaches sammt Überfallwehr und Entleerungsschleuse, sowie alle damit zusammenhängenden Sohlen- und Böschungspflasterungen fertig zu stellen; weiters wurden die Umlegung des Wienflusses von der Mauerbachmündung abwärts, das Mauerbacher Überfallwehr sammt den beiden Wehrbächen und Flügeln, das Sperrwerk und die Wehrbächen der ersten Betontraverse vollendet.

Von hier aufwärts wurde die Sohlenvertiefung des Wienflusses bis zum Sommer 1897 durchgeführt und Sohle wie Böschung in ziemlichem Umfange gepflastert. Endlich wurde mit der Ausbaggerung des ersten Verteilungsbassins begonnen.

Infolge der Senkung des Grundwasserstandes, wie sie durch die Vertiefung der Wienflußsohle bedingt war, trat ein Versiegen zahlreicher Brunnen im Gemeindegebiete von Hadersdorf-Weidlingau ein. Auf Grund des Ergebnisses der am 19. Februar 1896 abgehaltenen wasserrechtlichen Verhandlungen wurden die bezüglichlichen Brunnen in Gemäßheit der im Punkte 13 A der Concession für die Wienflußregulirung festgesetzten Verbindlichkeit vertieft. Das Erfordernis hiefür stellte sich auf 1940 fl. Die auf diese Weise vertieften Brunnen waren lediglich Trinkwasserbrunnen.

In der Entscheidung der k. k. Bezirkshauptmannschaft Hiezing-Umgebung vom 4. Mai 1896, Z. 9465, welche auf Grund der erwähnten commissionellen Verhandlung über den Gegenstand erfolgte, wurde auch eine Verpflichtung der Commission für Verkehrsanlagen zur Nutzwasserbeschaffung ausgesprochen, wogegen die Gemeinde Wien den Recurs an die k. k. n.-ö. Statthalterei, und nach Abweisung desselben den Ministerialrecurs einbrachte.

Um einer sanitären Gefahr, welche der Aufenthalt so vieler Arbeiter mit sich bringen mußte, zu begegnen, und um der Gemeinde Hadersdorf-Weidlingau nicht die Kosten für ein Nothspital aufzubürden, wurde seitens der Commission für Verkehrsanlagen selbst eine Isolierbarake in der Nähe des Mauerbachbassins errichtet. —

Das Detailproject für die Regulierung des Wienflusses zwischen der Kaiser Franz Josephsbrücke und dem Schikanederstege, in welchem jedoch vorläufig die Herstellung der linksseitigen Widerlagsmauer nur in einigen Strecken vorgesehen war, wurde vom Stadtbauamte im November 1894 fertig gestellt. Dasselbe ist im Einflange mit dem Projecte der anschließenden Theilstrecke der Wienthallinie ausgearbeitet worden.

Es ist an dieser Stelle noch des Umstandes zu gedenken, daß von verschiedenen Seiten Projecte vorgelegt wurden, durch welche im Wege der Anwendung anderer, vom bauamtlichen Projecte abweichender Constructionen Ersparnisse in der Ausführung der Wienflußregulierung erzielt werden sollten. Hieher gehört der Vorschlag der Bauunternehmung G. A. Wajß & Comp., welche durch Anwendung des Systems Monier (dünne Betongewölbe mit Drahtgittereinlage) eine Verringerung der Mauerwerksdimensionen und damit bei einer theilweisen Einwölbung des Wienflusses eine Ersparung

von ungefähr 4·5 Millionen erzielen zu können erklärte und außerdem die Alternative stellte, die Einwölbung sofort nahezu in der ganzen Länge mit einem Kostenbetrage durchzuführen, welcher die für die Wienflussregulierung (ohne vollständige Einwölbung) präliminierte Summe nicht wesentlich übersteigt. Während die Erledigung dieses Vorschlages, welcher vom Bauamte mit Beachtung der vom österreichischen Ingenieur- und Architektenvereine in Purkersdorf durchgeführten Gewölbebruchversuche (Bruchstein, Ziegel, Beton, System Monier, Eisen) eingehend begutachtet wurde, im Zuge war, wurde von den Ingenieuren Johann Hermanek, Ferdinand Nagel und Karl Wolf eine Eingabe überreicht, in welcher ohne Vorlage des Projectes eine Ersparung von circa 4·5, beziehungsweise 6 und 10 Millionen bei der Ausführung der Wienflussregulierung in Aussicht gestellt wurde. Hierbei schlugen die Genannten vor, das Project einer Expertise zur Prüfung zu übergeben.

Nachdem diese Eingabe mit dem Stadtrathsbeschlusse vom 29. August 1894 abweislich beschieden worden war, legten die Gesuchsteller das Project selbst mit einem befürwortenden Gutachten der k. k. Professoren der technischen Hochschule, N. v. Schön und Joh. E. Briß vor. Die Verfasser dieses Projectes gedachten durch Annahme stärkerer Fundamentpressungen, Verringerung der Dimensionen der Gewölbe, Widerlager, Vorfundamente und Nachmauerungen etc., Ersparungen zu erzielen und glaubten dies durch eine besondere Lage der Drucklinie, die dem Segmentbogen (gegenüber dem Korbbogen des alten Bauamtsprojectes) eigen sein soll, theoretisch begründen zu können.

Auch für die Verwendung von Klinker zur Einwölbung des Wienflusses wurde von Karl Schlimp ein Project vorgelegt.

Um über alle diese Projecte und die sonstigen vom Bauamte in seinem diesbezüglichen Berichte in Besprechung gezogenen Constructionen (Systeme Wünsch und Melan) ein abschließendes Urtheil fällen zu können, wurde, nachdem das Bauamt die Ablehnung des Projectes Hermanek, Nagel und Wolf beantragt hatte, in der Sitzung des Stadtrathes vom 27. November 1894 die Veranstaltung einer Expertise über die hier in Betracht kommenden technischen Fragen beschlossen. Diese Expertise ist die dritte, welche über das Project der Wienflussregulierung abgehalten worden ist. Als Experten wurden eingeladen die Herren: N. v. Schön und Joh. E. Briß, k. k. Professoren der technischen Hochschule, Josef Kiedel, Ingenieur im k. k. Handelsministerium, Johann Edler v. Podhagsky, beh. aut. Civilingenieur, und Ernst Gärtner, Ingenieur und Bauunternehmer.

Sämmtliche Experten leisteten der Einladung Folge und begannen am 18. December 1894 mit der Berathung über die ihnen vorgelegten Fragepunkte, welche lauten:

- a) in hydrotechnischer Beziehung, ob die Ausführung dieses Projectes in Hinsicht auf die bedeutende, geschlossen durch Curven, laufende Hochwasserführung empfehlenswert erscheint;
- b) in Beziehung auf die bekannten Fundierungsverhältnisse im Wienthale, ob in Rücksicht auf diese das Project mit Vortheil angewendet werden könnte;
- c) in technischer Beziehung, hauptsächlich in Rücksicht auf die Art der Projectierung der flussseitigen Bahnmauer;
- d) hinsichtlich eines Vergleiches mit der von Wajß & Co. vorgelegten Monier-Construction, sowie der Cementeisen-Construction System Wünsch & Melan;
- e) unter Bedachtnahme auf den Umstand, daß

1. die Einwölbung nicht sofort bei der ersten Anlage der Stützmauern und Fundamente erfolgt,
2. daß jedoch die Herstellung der Fundamente und Stützmauern in einer solchen Weise zu erfolgen habe, daß die Einwölbung später, zu beliebiger Zeit, vorgenommen werden kann.

Die Experten erstatteten am 24. Februar 1895 ihren Bericht an den Bürgermeister. Indem dieselben der Annahme des Stadtbauamtes bezüglich einer Fundamentpressung von circa 3 Kilogramm per Cubikcentimeter beistimmten, konnten die Gegenvorschläge, welche auf Reduction der Fundamentbasis hienzielten, keine Berücksichtigung finden und entfiel damit die gehoffte Ersparung von mehreren Millionen Gulden.

Das Stadtbauamt hatte schon im Juni 1894, also lange vor den Vorschlägen der Herren Nagel, Wolf und Hermanek, in einem an den Magistrat erstatteten Berichte an Stelle der ursprünglich beabsichtigten Korbogengewölbe Segmentgewölbe mit entsprechenden Wölbungsabmessungen beantragt; dagegen wurde die frühere hohe Kämpferlage beibehalten, wohl aber die frühere rückgeschrittene Lage durch Einschaltung einer senkrecht zur Drucklinie abgeschnittenen Aufpolsterung ersetzt. Endlich wurde das Abflußprofil der Cunette nach unten vergrößert und das oberste 16 Meter weite Profil auf 16.5 Meter Spannweite gebracht. Am 27. Februar wurden diese Änderungen im Stadtrathe genehmigt.

Am 2. April 1895 beschloß der Stadtrath, den Herren Nagel, Wolf und Hermanek unter Anerkennung ihrer Bemühungen mitzutheilen, daß mit Rücksicht auf das Gutachten der Experten die Verwertung ihrer Vorschläge dankend abgelehnt werde. Zugleich wurde den Experten der Dank des Stadtrathes ausgesprochen und jedem derselben ein Honorar übermittelt.

Außer der Firma G. A. Wapß & Comp. und den Herren Nagel, Wolf und Hermanek schlug noch Herr Grünwald in Langensulza (Thüringen) ein neues Wölbensystem vor, welches jedoch mit Stadtrathsbeschluss vom 24. September abgelehnt wurde.

Nach Genehmigung durch den Stadtrath und durch die Commission für Verkehrsanlagen erfolgte am 1. Juni 1895 die Offertauschreibung für die Theilstrecke Hiezing—Schikanedersteig und wurde die Offertverhandlung für den 1. Juli anberaumt.

Gegenstand derselben war die Herstellung des rechtsseitigen Einwölbungswiderlagers vom Lainzerbache in Hiezing bis zum Schikanederstege, die Vertiefung der Sohle sammt linksseitiger Correction des Ufers, der Ersatz der derzeit bestehenden Brücken durch Einwölbungsringe und die Versetzung der bestehenden eisernen Brücken auf andere Plätze im XIII. Bezirke oberhalb der Einwölbungstrecke. Zur Vergebung gelangten außer den Erd-, Mauerungs- und Pflasterungsarbeiten die Lieferung der hydraulischen Bindemittel, die Steinmeh-, Zimmermanns-, Rohrlegungs- und Maschinenarbeiten und die Lieferung der Thonwaren.

Hinsichtlich der mechanischen und maschinellen Installation (16 Kilometer Rollbahn, 9 Locomotiven, 290 Waggon) konnte der Dfferent auch hier den Ankauf durch die Gemeinde verlangen. Wichtig war bei dieser Ausschreibung die Bestimmung, daß jeden wie immer gearteten Hochwasserschaden der Unternehmer allein zu tragen hat. Als Arbeitstermin wurden zwei Jahre festgesetzt.

Am 18. Juli 1895 erfolgte seitens des k. Commissärs die Vergebung der Arbeiten, und zwar:

1. der Sohlenvertiefung sammt Installation der rechtsseitigen Widerlagsmauer und von 11 Brückeneinwölbungen mit einem Erfordernisse von 5,782.190 fl. 79 kr. an die Firma Doderer, Göhl & Comp.;

2. der Herstellung von 6 Brückeneinwölbungen mit einem Erfordernisse von 456.745 fl. 0.5 kr. an die Firma C. Schlimp & C. Skazil;

3. der Steinmearbeiten per 38.400 fl. an die Firma Löwenfeld's Witwe;
4. die Lieferung der hydraulischen Bindemittel mit 994.164 fl. 75 kr., und zwar des Roman=Cementes an 9 Firmen, des Schlacken=Cementes an 2 Firmen und des Portland=Cementes an 7 Firmen;
5. die Lieferung der Thonwaren mit 11.050 fl. an die Wienerberger Ziegelfabriks=Actiengesellschaft.

Die Zimmermannsarbeiten und die Rohrlegung mußten nochmals ausgeschrieben werden und wurden dann an Zimmermeister J. Machhörndl und Installateur Poser vergeben. Das Gesamterforderniß betrug 7,282.559 fl. 59 kr.

Die Bauunternehmung Doderer, Göhl & Comp. begann sofort mit der Herstellung der Rollbahn. Die diesbezüglichen commissionellen Verhandlungen fanden am 28. September, 7. und 18. October 1895 statt. Da der Consens infolge von Verhandlungen mit dem k. k. Hofärar erst am 14. November erteilt wurde, konnten die Arbeiten erst im Winter begonnen werden. Die Installation wurde noch im Jahre 1895 hergestellt und wurde sodann trotz des Winters mit dem Fundamentaushub der Widerlagsmauern oberhalb der Schönbrunnerbrücke begonnen.

Seitens der Stadtbahnunternehmung wurde im Jahre 1895 die flussseitige Mauer der Stadtbahn von Hiezing bis oberhalb der Franz Karlsbrücke fertiggestellt. Im September wurden weiters die Stadtbahn=Vaulose von Hiezing abwärts bis zur Lobkowitzbrücke vergeben. Endlich wurde die Demolierung der Häuser Nr. 1 bis 35 a in der Magdalenenstraße, welche nach dem Übereinkommen vom 29. April 1893 von der Stadtbahn einzulösen und der Gemeinde im Frühjahr übergeben worden waren, bis zum Jahreschlusse 1895 zu Ende geführt.

Wie bereits früher erwähnt, wurde das ursprüngliche Project der Stadtbahn, nach welchem dieselbe in der Strecke zwischen der Stiegerbrücke und dem Gumpendorfer Schlachthause in die Jakobstraße hätte gelegt werden sollen, dahin abgeändert, daß die Bahn auch in dieser Strecke entlang dem Wienflusse geführt werden soll. Damit ist die Kuppelung der Stadtbahn mit dem regulierten Wienflusse in seiner ganzen Ausdehnung bis zum Schikanederstege ausgesprochen. Infolge dieser Projectsänderung der Stadtbahn wurde bezüglich der Auftheilung der Kosten jener Anlagen, welche sowohl die Wienthallinie, als auch die Wienflußregulierung treffen, in Ergänzung des Übereinkommens vom 29. April 1893 zwischen der Commission für Verkehrsanlagen und der Gemeinde Wien ein neuerliches Übereinkommen vereinbart, welches folgenden Wortlaut hat.

Protokoll, aufgenommen am 4. Jänner 1895 im Bureau des Bürgermeisters der Stadt Wien in Gegenwart der Geseftigten.

Gegenstand

bildet eine zwischen der Gemeinde Wien einerseits und der Commission für Verkehrsanlagen in Wien, vertreten durch die k. k. General=Direction der österreichischen Staatsbahnen, andererseits, als Nachtrag zum Übereinkommen vom 29. April 1893 abzuschließende Vereinbarung über die Vertheilung der Kosten solcher Anlagen, welche sowohl die Wienthallinie der Wiener Stadtbahn, als auch die Wienflußregulierung treffen.

Vortrag.

Nach dem von der Dampftramway=Gesellschaft vorm. Krauß & Co. verfaßten Projecte der Wienthallinie, welches dem Übereinkommen vom 29. April 1893 zugrunde gelegen ist, traten die Wienflußregulierung und die Bahnanlage nur von der Mündung des Lainzerbaches bis zur Stiegerbrücke und von der Schlachthausbrücke (Biehrtriebbrücke) bis zum Schikanederstege in unmittelbare Berührung. — Von der Stiegerbrücke bis zur Schlachthausbrücke sollte die Bahn abseits vom Wienflusse in der Jakobsstraße geführt werden.

Es boten daher damals nur die Strecken von der Mündung des Lainzerbaches bis zur Stiegerbrücke und von der Schlachthausbrücke bis zum Schikanederstege zu einer Kostenauftheilung zwischen Wienflusregulierung und Wienthallinie Anlaß.

Von Seite der Commission für Verkehrsanlagen, welche mit dem Beschlusse vom 16. Jänner 1894 die Ausführung der Wienthallinie übernommen hatte und gleichzeitig an Stelle der Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauß & Co. in das Übereinkommen vom 29. April 1893 eingetreten ist, wurde nun das Bahnproject in der Richtung abgeändert, daß die Bahn nunmehr auch zwischen der Stiegerbrücke und der Schlachthausbrücke entlang dem Wienflusse geführt werden soll.

Hiedurch ergab sich die Nothwendigkeit, auch für diese Strecke gemäß Punkt IV, Absatz 6, des Programmes für die Ausführung der öffentlichen Verkehrsanlagen eine Vereinbarung hinsichtlich der Kostenvertheilung zwischen Wienflusregulierung und Wienthallinie zu treffen.

Mit dem Gemeinderathsbeschlusse vom 11. Juli 1894, Z. 5459, sind die Grundzüge dieser Vereinbarung, wie sie von der Gemeinde Wien in Aussicht genommen wurden, aufgestellt worden.

Behufs Erzielung einer Übereinstimmung traten die Vertreter der Gemeinde Wien mit den Vertretern der k. k. General-Direction der österreichischen Staatsbahnen, welcher zufolge Vertrages vom 27. September 1894 der Bau der Wienthallinie von der Commission für Verkehrsanlagen übertragen worden war, im Bureau des Herrn Bürgermeisters zu einer Conferenz zusammen, in welcher nach Erörterung des Gegenstandes folgendes Übereinkommen getroffen worden ist.

Übereinkommen.

1. Grundeinlösung.

Die gesammte Einlösung von Grundstücken und Objecten, welche innerhalb der Strecke von der Stiegerbrücke bis zur Schlachthausbrücke am linken Ufer für die Wienflusregulierung erforderlich sein wird, ist von der Commission für Verkehrsanlagen auf ihre alleinigen Kosten, und zwar für Rechnung der Stadtbahn, durchzuführen.

Diese Grundeinlösung ist bis an die äußere Baugrenze der linksseitigen Widerlagsmauer auszu dehnen. Zum Zwecke dieser Einlösung hat die Gemeinde Wien um die Enteignung einzuschreiten und das Enteignungserkenntnis der k. k. General-Direction der österreichischen Staatsbahnen zur Verfügung zu stellen.

Gelegentlich der Einlösungen in der obenbezeichneten Strecke wird die Commission für Verkehrsanlagen auch die gesammte Einlösung von Grundstücken und Objecten, welche für die Ausführung der Wienflusregulierung am linken Ufer vom Sechshaus Hofe an bis zur Stiegerbrücke erforderlich sind — auf ihre Kosten für Rechnung der Stadtbahn durchzuführen.

Die Grundeinlösung ist derart rechtzeitig zu bewerkstelligen, daß die Einhaltung des Bauprogrammes der Wienflusregulierung nicht gehindert wird.

Der Erwerb der zwischen der rückwärtigen Flucht der flussseitigen Mauer der Bahnanlage und der linksseitigen Bauwerksgrenze der Wienflusregulierung gelegenen Theile der eingelösten Flächen erfolgt zu Gunsten der Wienflusregulierung; die Commission für Verkehrsanlagen wird daher die Aufnahme dieser Liegenschaften in die betreffenden Grundbücher erwirken.

2. Bauliche Herstellungen.

Hinsichtlich der baulichen Herstellungen zwischen Stieger- und Schlachthausbrücke gelten folgende Bestimmungen:

Die Kosten jener Herstellungen, welche für die ausschließlichen Zwecke der Wienflusregulierung oder der Stadtbahn zu dienen haben, sind von der betreffenden Unternehmung selbst zu tragen.

Die Kosten jenes von der Gemeinde Wien auszuführenden Mauerantheiles aber, welcher dem Übereinkommen vom 29. April 1893 zugrunde gelegt worden ist, wird die Commission für Verkehrsanlagen der Gemeinde Wien mit dem Betrage von 193 fl. 60 kr. (einhundertneunzigdrei Gulden 60 Kreuzer) für den Currentmeter des rechtsseitigen Widerlagers der Wieneinwölbung und zwar auf Rechnung der Stadtbahn rückvergüten.

Außerdem wird die Commission für Verkehrsanlagen der Gemeinde Wien nicht nur die Kosten jenes Theiles des Fundamentaushubes sammt Verführung für Rechnung der Stadtbahn ersetzen, welcher in das Kunstprofil der Bahn fällt, und in dem schematischen Querprofile, welches dem Übereinkommen vom 29. April 1893 beigefügt ist und mit l n o p q l umschrieben ist,

sondern auch die Auslagen für jenen Erdaushub sammt Verführung, welchen die Gemeinde über diese Grenzlinie hinaus aus technischen Gründen (lockeres Terrain, Erdabrutschungen) zu besorgen genöthigt ist. Die Rückvergütung dieser Kosten erfolgt nach Maßgabe jener Auslagen, welche der Gemeinde für die Arbeiten thatsächlich erwachsen sind.

Die Commission für Verkehrsanlagen trägt weiters für Rechnung der Stadtbahn die Kosten der Unterfangungsarbeiten und baulichen Adaptierungen am Gumpendorfer Schlachthause, sowie die Kosten der theilweisen Demolierung und Wiederherstellung von Brücken und Stegen, insoweit diese Arbeiten eine Folge der durch das Bahnproject bedingten Änderung des Regulierungsprojectes sind.

Hingegen verzichtet die Gemeinde Wien auf einen Ersatz für die finanziellen Nachteile jener Störungen, welche durch die erwähnten Unterfangungsarbeiten und Adaptierungen im Betriebe des Schlachthauses etwa verursacht werden.

Die Commission für Verkehrsanlagen verpflichtet sich weiters, die in der Kreuzung der Gürtelstraße und Wienthalstraße liegenden Strecken der Wienthallinie sofort beim Bahnbau für Rechnung der Stadtbahn einzudecken.

Eine Vergütung für den Verlust an Zinsen, welcher der Gemeinde Wien durch die frühere Ausführung von Mauerwerksanlagen zwischen Stieger- und Schlachthausbrücke, sowie sonstiger zur Erhaltung des Hochwasserabflusses notwendiger Herstellungen erwächst, sowie einen Ersatz jener Kostenenerhöhung, welche sich hiedurch bei der Bauvergebung ergibt, nimmt die Gemeinde Wien nicht in Anspruch.

Ebenso verzichtet die Gemeinde auch auf den Ersatz jener Mehrkosten des Erdaushubes und der Verführung desselben, welche durch die Verschiebung des regulierten Gerinnes verursacht werden.

Hingegen verpflichtet sich die Commission für Verkehrsanlagen, für die Strecke vom Schikanederstege abwärts gegen die Karolinenbrücke zu, die Kuppelung der Wienthallinie mit der Wienflussregulierung durchzuführen und hinsichtlich dieser Strecke bis längstens 31. December 1896 mit der Gemeinde Wien ein Übereinkommen abzuschließen, welches auf denselben Grundsätzen, wie das vorliegende Übereinkommen, beruht, und nach welchem die Commission für Verkehrsanlagen der Gemeinde insbesondere auch die Kosten des obenbezeichneten Mauerantheiles in der Höhe von 193 fl. 60 kr., d. i. einhundertneunzigdrei Gulden 60 Kreuzer per Currentmeter für Rechnung der Stadtbahn zu vergüten haben wird.

Gleichzeitig übernimmt die Commission für Verkehrsanlagen die Verpflichtung, die Bahn auch in der Strecke Schikanederstege-Karolinenbrücke an den Durchkreuzungsstellen mit den bestehenden Straßenzügen sofort einzudecken.

3. Ausführungs-Modalitäten.

In Betreff der Ausführung der gemeinsamen Zwecken dienenden Herstellungen werden folgende Vereinbarungen getroffen:

Die rechtsseitige Ufermauer der Wienflussregulierung wird von der Gemeinde Wien ausgeführt.

Das Gleiche gilt von den Unterfangungsarbeiten und baulichen Adaptierungen am Gumpendorfer Schlachthause, sowie von der theilweisen Demolierung und Wiederherstellung von Brücken und Stegen.

Alle übrigen für die Bahn erforderlichen Herstellungen werden von der Commission für Verkehrsanlagen selbst bewirkt.

Schließlich erklären beide Theile, bei der Ausführung der Bauarbeiten und insbesondere bei der Reconstruction der Wienbrücken, sowie 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.

Dasselbe wird in zwei Parien ausgefertigt.

Für die k. k. General-Direction der österr.

Staatsbahnen:

Dr. Bischoff m. p.

Dr. v. Pflügl m. p.

L. S.

Für die Gemeinde Wien:

Der Bürgermeister:

Dr. Raimund Gröbl m. p.

Das vorstehende Übereinkommen wurde seitens des Gemeinderathes mit Beschluß vom 5. Februar 1895, seitens der Commission für Verkehrsanlagen mit Beschluß der Vollversammlung vom 29. April 1895 genehmigt.

Infolge der erwähnten Projectänderung der Stadtbahnanlage war auch eine Änderung in dem genehmigten Wienflußregulierungs-Projecte erforderlich. Die bezüglich wasserrechtliche Verhandlung wurde von der k. k. Bezirkshauptmannschaft Gießing-Umgebung am 5. und 30. August 1895 vorgenommen und erfolgte die Genehmigung seitens der k. k. Bezirkshauptmannschaft mit dem Erlasse vom 7. September 1895, B. 23.032.

Zur Fortsetzung der Arbeiten im Stadtgebiete mußte vor allem die Kollbahn hergestellt werden. Die bezüglichlichen commissionellen Verhandlungen fanden am 21. März, 10. Juni und 30. September 1896 statt. Die (doppelgleisige) Kollbahn wurde von der Maria Theresienbrücke bis zum Schikanederstege im Niveau der Wienflußsohle auf niedrigen Dämmen geführt.

Die Mauerungsarbeiten nahmen einen raschen Fortgang, mit Ausnahme jener im Monate August, die vielfach durch Hochwässer gestört wurden; mit Ende des Jahres waren die Fundamente der rechtsseitigen Mauer von der Gießingerbrücke abwärts bis zum Gumpendorfer Schlachthause fast ganz ausgemauert. Die Aufsaßmauern (in Bruchstein) wurden ungefähr in der halben Länge ausgeführt.

Infolge des Stadtbahnbaues wurde das Wienflußbett namentlich in der Strecke vom Sechshauferhofe bis zum Gumpendorfer Schlachthause weit nach links gerückt. Da sich jedoch die auf Kosten der Stadtbahn durchzuführende Grundeinlösung verzögerte, konnte auch die Ausgrabung des neuen Bettes im Jahre 1896 nicht mehr erfolgen. In ähnlicher Weise wurde die Ausführung der rechtsseitigen Bahnmauer in der Strecke zwischen Neville- und Rudolfsbrücke gehemmt.

Infolgedessen erscheint es nicht möglich, die Arbeiten bis Ende 1897 zu beendigen.

Am 3. November 1896 wurde mit der Ausführung der linken Widerlagsmauer zwischen der Engulgasse und dem Schikanederstege begonnen.

Seitens der Unternehmung C. Schlimp & C. Skazil wurde das linke Widerlager der Schönbrunner Schloßbrücke, sowie das halbe linke Widerlager der Lobkowitzbrücke hergestellt; die Firma Doderer, Göhl & Comp. vollendete die linken Widerlager des Walthersteges, der Kaiser Josefsbrücke, des Wackerrodersteges, der Neville- und Pilgrambrücke.

Die Aushubarbeiten für das neue Wienflußbett längs des Gumpendorfer Schlachthauses erlitten eine unangenehme Verzögerung durch den Einsturz von fünf wienflußseitigen Tracten des Schlachthauses, welcher in der Nacht vom 5. auf den 6. December erfolgte. Die eingestürzten Baulichkeiten wurden, nachdem über die Ursachen des Einsturzes und den Wert der betreffenden Gebäudetheile Beweisaufnahmen zum ewigen Gedächtnisse veranlaßt worden waren, sofort niedergedrückt.

Im Jahre 1896 wurde endlich auch der Bau der Wienflußregulierung vom Schikanederstege bis zum Donaucanale eingeleitet.

In dem früher abgedruckten Übereinkommen vom 4. Jänner 1895 hatte sich die Commission für Verkehrsanlagen verpflichtet, die Kuppelung der Wienthallinie mit der Wienflußregulierung auch vom Schikanederstege abwärts bis gegen die Karolinenbrücke

durchzuführen und hinsichtlich dieser Strecke mit der Gemeinde Wien eine Vereinbarung über die gemeinsamen Kosten zu treffen. Nach dem genehmigten Projecte für die Wien-thallinie soll nun die Stadtbahn bis zur Tegetthoffbrücke gekuppelt mit der Wienflußregulierung hergestellt werden.

In Gemäßheit des citierten Übereinkommens vom 4. Jänner 1895 wurde, nachdem das Wienflußregulierungs-Project für die Theilstrecke Schikanedersteg—Donaucanal von der Commission für Verkehrsanlagen am 7. Februar 1896 genehmigt worden war, zwischen der Commission für Verkehrsanlagen und der Gemeinde Wien ein Übereinkommen dahin getroffen, daß die Gemeinde Wien auch die für den Bau der Theilstrecke Schikanedersteg—Hauptzollamt der Wienthallinie der Wiener Stadtbahn erforderlichen Arbeiten und Lieferungen übernimmt. Weiters wurden bezüglich der Kostenauftheilung und der Bauausführung eingehende Vereinbarungen getroffen.

Dieses Übereinkommen hat folgenden Wortlaut.

Übereinkommen.

A. Kostenauftheilung.

Die Kosten jener Herstellungen, welche für die ausschließlichen Zwecke der Wienflußregulierung oder der Stadtbahn zu dienen haben, sind von der betreffenden Unternehmung selbst zu tragen. Die Kosten jenes von der Gemeinde Wien auszuführenden Maueranteiles aber, welcher dem Übereinkommen vom 20. April 1893 zugrunde gelegt worden ist, wird die Commission für Verkehrsanlagen der Gemeinde Wien mit dem Betrage von 193 fl. 60 kr., d. i. einhundertneunzigdrei Gulden 60 Kreuzer, für den Currentmeter des rechtsseitigen Widerlagers der Wieneinwölbung, und zwar auf Rechnung der Stadtbahn rückvergüten.

Außerdem wird die Commission für Verkehrsanlagen der Gemeinde Wien nicht nur die Kosten jenes Theiles des Fundamentaushubes sammt Verführung für Rechnung der Stadtbahn ersehen, welcher in das Kunstprofil der Bahn fällt und in dem schematischen Querschnitt, welches dem Übereinkommen vom 29. April 1893 beigezeichnet und mit l n o p q l umschrieben ist, sondern auch die Auslagen für jenen Erdaushub sammt Verführung, welchen die Gemeinde über diese Grenzlinie hinaus aus technischen Gründen (lockeres Terrain, Erdabrutschungen) zu besorgen genöthigt ist.

Die Rückvergütung dieser Kosten erfolgt nach Maßgabe jener Auslagen, welche der Gemeinde für die Arbeiten thatsächlich erwachsen sind.

B. Bauausführung.

1. Die Commission für Verkehrsanlagen überträgt hiemit der Gemeinde Wien die Ausführung der im Kostenanschlage II des bereits aufgestellten gemeinsamen Vergabungsoperates bezeichneten, für den Bau der Theilstrecke Schikanedersteg—Hauptzollamt der Wienthallinie der Wiener Stadtbahn (Baujos 21 b) erforderlichen Arbeiten und Lieferungen in ihrem Namen und für ihre Rechnung; gleichzeitig übernimmt die Gemeinde Wien ihrerseits die Ausführung dieser erwähnten Arbeiten und Lieferungen im Namen und für Rechnung der Commission für Verkehrsanlagen.

Der hienach von der Gemeinde Wien durchzuführende Stadtbahnbau erfolgt gemeinsam mit dem Baue der Wienflußregulierung in der Strecke vom Schikanedersteg bis zum Donaucanal und durch dieselben Unternehmer. Die zur Bahnherstellung erforderlichen behördlichen Bewilligungen wird die Commission für Verkehrsanlagen erwirken.

2. Die Vergabung wird für beide Anlagen gemeinsam durch die Gemeinde Wien im Wege einer öffentlichen schriftlichen Offertverhandlung und auf Grund des im Einvernehmen beider Theile bereits ausgearbeiteten Vergabungsoperates, enthaltend das Detailproject, die Bedingungen, die Baubeschreibung und die Kostenanschläge, vorgenommen. Die Offertverhandlung wird in der bei der Gemeinde Wien üblichen Weise abgehalten. Die Übertragung der Arbeiten und Lieferungen an die Unternehmer bedarf jedoch der Zustimmung der k. k. Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen.

3. Wenn die Gemeinde Wien für die Stadtbahnanlagen Baumaterialien liefert, so hat diese Lieferung unter den gleichen Bedingungen und zu den gleichen Preisen wie für die Wienflußregulierung zu geschehen.

4. Der Stadtbahnbau wird ebenso wie der Bau der Wiensflußregulierung unter der Leitung und Überwachung des Personales ausgeführt, welches von der Gemeinde hiefür bestellt wird und welches nach außen auch allein berechtigt ist, die auf den Bau Bezug habenden Anordnungen zu treffen und den Unternehmern Weisungen zu erteilen. Die Bauleitung der Stadtbahn wird jedoch gleichfalls einen Bauführer bestellen, welcher den Bahnbau zu überwachen hat.

5. Der Verkehr zwischen dem k. k. Bauführer der Stadtbahn und dem von der Gemeinde Wien bestellten Sectionsleiter ist in der Regel mündlich zu pflegen; der Erstere wird etwaige Anstände oder Mängel in Bezug auf die Ausführung des Bahnbaues dem Sectionsleiter bekanntgeben und dieser dann die erforderliche Abhilfe treffen.

Dem k. k. Bauführer der Stadtbahn steht in Gemeinschaft mit dem von der Gemeinde bestellten Sectionsleiter die Aufsicht über die qualitätsmäßige Herstellung der Bahnobjecte, sowie über die Beschaffenheit der hiebei verwendeten Materialien zu; er ist daher auch berechtigt, im Wege des Sectionsleiters nicht entsprechende Materialien von der Verwendung beim Bahnbaue auszuschließen und Materialproben zu verlangen.

6. Der k. k. Bauführer der Stadtbahn wird ein Baubuch führen, in welchem alle auf die Bauausführung und Bauabrechnung Bezug nehmenden Daten vorzumerken sind. In dieses Baubuch sind auch alle Bemängelungen, Forderungen und Wünsche hinsichtlich der Bahnherstellung einzutragen; die Kenntnisaufnahme der Eintragungen, bezw. die Richtigkeit der im Baubuche enthaltenen Angaben hat der von der Gemeinde bestellte Sectionsleiter durch seine Unterschrift zu bestätigen.

7. Über Meinungsverschiedenheiten zwischen den beiderseitigen Bauleitungen entscheidet die Direction des Stadtbauamtes im Einverständnisse mit der k. k. Baudirection der Wiener Stadtbahn. Wird auch zwischen diesen ein Einverständnis nicht erzielt, so ist die Angelegenheit von der Gemeinde Wien im Wege der Verhandlung mit der Commission für Verkehrsanlagen auszutragen.

8. Den vom Sectionsleiter nach Erfordernis auszuschreibenden Vorcollaudierungen ist der k. k. Bauführer der Stadtbahn beizuziehen.

9. Der Gemeinde Wien gebührt für die Ausführung des nach diesem Übereinkommen übernommenen Stadtbahnbaues die Vergütung der Selbstkosten.

Die Selbstkosten schließen in sich:

- a) die wirklichen Auslagen für die sämtlichen Leistungen und Lieferungen aus Anlaß der Bauausführung;
- b) die Auslagen für die Bauleitung und Bauüberwachung. Diese sub b bezeichneten Auslagen wird die Commission für Verkehrsanlagen der Gemeinde Wien mit einem Betrage von drei Viertel Percent der wirklichen Kostensumme jener Arbeiten und Lieferungen vergüten, welche die Gemeinde Wien nach diesem Übereinkommen für Rechnung der Stadtbahn ausführt.

10. Theilzahlungen, welche den Unternehmern der Arbeiten und Lieferungen auf die ihnen zukommenden Verdienstsommen geleistet werden, sind unter Einhaltung des bei der Gemeinde Wien üblichen Vorganges von der städtischen Bauleitung anzuweisen. Für diese Anweisungen muß jedoch die Bestätigung der ordnungsmäßigen Leistung hinsichtlich der Stadtbahnarbeiten, welche von dem k. k. Bauführer der Stadtbahn erteilt wird, eingeholt werden.

11. Über die für Rechnung der Stadtbahn an die Unternehmer ausgezahlten Geldbeträge, weiters über die zum Bahnbaue von ihr selbst geleisteten Lieferungen wird die Gemeinde Wien der k. k. Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen halbjährig Ausweise vorlegen, worauf die Rückvergütung dieser Beträge an die Gemeinde Wien zu erfolgen hat.

12. Die für den Bau erforderliche Umlegung von Gas- und Wasserleitungsröhren, Kabelleitungen, Tramwaygleisen u. dgl. wird die Gemeinde unter den diesfalls geltenden Modalitäten vornehmen lassen und den Bahnunternehmern hiefür auf Grund einer fallweise zu treffenden Vereinbarung den entsprechenden Kostenanteil aufrechnen. Dasselbe gilt auch in Bezug auf die Herstellung von solchen Gerüsten und Wegprovisorien, für welche dem Bauunternehmer eine besondere Entschädigung zu gewähren ist.

13. Die Gemeinde wird nach Durchführung des Baues Rechnung legen und zu diesem Zwecke seinerzeit die Schlußabrechnung über die Kosten der Bahnherstellung, sowie die hiefür notwendigen Abrechnungspläne und sonstigen Behelfe anfertigen lassen und der k. k. Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen übermitteln; diese wird sodann die Rückvergütung der noch ausstehenden Restbeträge an die Gemeinde Wien bewirken.

14. In Bezug auf allfällige Hochwasserschäden wird im beiderseitigen Einvernehmen festgesetzt, daß Schäden, die von solchen Hochwässern des Wienflusses verursacht worden sind, welche, an dem Pegel der Tegetthoffbrücke gemessen, eine Cote von 162.00 nicht überschreiten, nach den Bedingungen ausschließlich von dem Unternehmer der Bauarbeiten getragen werden sollen. Bei Hochwässern, welche dieses Maß übersteigen, hat jeder Theil selbst den Schaden zu tragen, welcher an seinem Bauobjecte und den zu dessen Herstellung bestimmten Materialien, Werkzeugen zc. eingetreten ist. Hochwasserschäden der letzten Art werden commissionell zu erheben sein. In jenen Fällen, in welchen sich nicht feststellen läßt, welcher der vertragsschließenden Theile einen Hochwasserschaden der vorstehenden Bestimmung gemäß zu tragen hat, erfolgt die Auftheilung des Schadens auf beide Theile nach dem Verhältnisse, in welchem die wirklichen Baukostensummen der beiderseitigen Anlagen in der Strecke vom Schikanederstege bis zur Tegetthoffbrücke stehen.

Hochwasserschäden, welche in der Strecke von der Tegetthoffbrücke bis zum Donaukanale an den Wienflusregulierungsarbeiten eintreten und welche nach den Bedingungen nicht von der Bauunternehmung zu tragen sind, treffen ausschließlich die Gemeinde Wien.

15. Die k. k. Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen übernimmt die Verpflichtung, für das überschüssige Aushubmaterial des Stadtbahnbaues im Baulose 21b Depotplätze in Hütteldorf anzuweisen, und wenn diese nicht mehr ausreichen, weitere Depotplätze auf anderen Bahngründen zu beschaffen.

16. Die Gemeinde Wien bewilligt die unentgeltliche Benützung ihrer vom Schikanederstege nach Weidlingau errichteten Rollbahn zum Transporte des Aushubes und der Baumaterialien für das Baulose 21b der Wienthallinie; die Gemeinde Wien bewilligt weiters auch die Benützung der erwähnten Rollbahn zu dem gleichen Zwecke für die Baulose 20 und 21a der Wienthallinie (von der Lobkowitzbrücke bis zum Schikanederstege), für diese Baulose aber nur gegen eine Vergütung von 10 kr. per Cubikmeter des zur Verführung gelangenden Materiales. Die Benützung der Rollbahn in sämtlichen in diesem Punkte 16 bezeichneten Fällen wird jedoch nur unter der Bedingung zugestanden, daß die Beförderung des Aushubes und der Baumaterialien für die Stadtbahn von derjenigen Bauunternehmung durchgeführt wird, welche die Rollbahn vom Schikanederstege nach Weidlingau betreibt. Selbstverständlich ist die Gemeinde nicht verpflichtet, die Fahrbetriebsmittel der Rollbahn aus Anlaß ihrer Benützung zum Stadtbahnbaue durch Nachschaffungen zu ergänzen.

17. Als Termin für die Vollendung der von der Gemeinde übernommenen Bahnherstellung vom Schikanederstege bis zum Hauptzollamte wird der 1. August 1898 festgesetzt. An jenen Stellen jedoch, an welchen für die Stadtbahn Hochbauten aufgeführt werden (Akademiestraße, Tegetthoffbrücke), sind die Unterbauarbeiten bis 1. März 1898 zu vollenden.

18. In jenen Fällen, in welchen durch Bauherstellungen oder irgend welche Verfügungen des einen Theiles die Interessen der anderen Vertragspartei berührt werden, ist das gegenseitige Einvernehmen zu pflegen; im Wege dieses Einvernehmens ist auch festzustellen, nach welchem Verhältnisse etwaige Nachtragsforderungen der Bauunternehmung zwischen der Wienflusregulierung und der Stadtbahn aufgetheilt werden, oder welche Quote etwaiger, von der Bauunternehmung zu entrichtender Conventionalstrafen jeder der beiden Vertragsparteien zufällt.

19. Die Gemeinde Wien ist berechtigt, alle Rechtsgeschäfte und Rechtshandlungen, welche die Erfüllung der übernommenen Obliegenheiten in Ansehung des Stadtbahnbaues mit sich bringt, namens der Commission für Verkehrsanlagen vorzunehmen. In dieser Hinsicht stehen derselben auch solche Befugnisse zu, welche nach § 1008 a. b. G.-B. besondere Vollmachten voraussetzen.

Die Commission für Verkehrsanlagen verpflichtet sich, der Gemeinde zur Durchführung der derselben übertragenen Geschäfte im Rahmen des gegenwärtigen Vertrages erforderlichen Falles und über ihr Verlangen mit der Substitutionsbefugnis ausgestattete, besondere Vollmachten zu erteilen.

Das vorstehende Übereinkommen tritt erst dann in Kraft, wenn dasselbe die Genehmigung der Gemeinde Wien und der Commission für Verkehrsanlagen in Wien erlangt hat.

Dieses Protokoll wird in zwei ungestempelten Original Exemplaren ausgefertigt und jedem der beiden vertragsschließenden Theile ein solches Exemplar ausgestellt.

Sohin geschlossen und gefertigt.

Für die k. k. Generaldirection der österr.

Staatsbahnen:

J. v. Bischoff m. p.

Für die Gemeinde Wien:

J. Berger m. p.

Stadtbaudirector.

Dr. Max Weiß m. p.

Magistratscommissär.

Dieses Übereinkommen wurde mit Entschliebung des k. k. Commissärs vom 7. Mai 1896 und seitens der Commission für Verkehrsanlagen in Wien in der Vollversammlung vom 15. Juli 1896 genehmigt.

Die wasserrechtliche Verhandlung über die Theilstrecke Schikanedersteg — Donau-canal der Wienflußregulierung wurde am 30. März 1896 begonnen und am 11. April beendet. Der Consens der k. k. Bezirkshauptmannschaft Hiezing-Umgebung wurde mit Entscheidung vom 5. Mai 1896, Z. 10.756, erteilt und lautet wie folgt.

Entscheidung vom 5. Mai 1896, Z. 10.756, über das Project der Commission für Verkehrsanlagen in Wien für die Regulierung des Wienflusses und die Herstellung von Sammelcanälen in der Strecke vom Schikanedersteg bis zum Donaucanale.

Die Commission für Verkehrsanlagen hat mittels Note vom 19. Februar 1896, Z. 19, um die nach dem Wasserrechtsgesetze vom 28. August 1870, L.-G. und B.-Bl. Nr. 56, erforderliche Bewilligung zur Ausführung der Regulierung des Wienflusses in der Strecke vom Schikanedersteg bis zum Donaucanale, sowie zu Abänderungen an den Cholera-canalen beiderseits des Wienflusses nach dem vom Stadtbauamte verfaßten Projecte mit dem Beifügen ersucht, daß die Commission sich die Entscheidung über die architektonische Ausstattung des linken Wienflusses noch vorbehalten hat; ferner hat dieselbe bei der am 11. April 1896 abgehaltenen Verhandlung die Bitte gestellt, etwaigen Recursen gegen die Genehmigung des vorliegenden Projectes gemäß § 91 des Wasserrechtsgesetzes die aufschiebende Wirkung abzuerkennen.

Mit Erlaß der k. k. niederösterreichischen Statthalterei vom 15. Februar 1896, Z. 12.260, wurde die k. k. Bezirkshauptmannschaft Hiezing-Umgebung gemäß § 72 des Wasserrechtsgesetzes zur Verhandlung und Entscheidung über dieses Project bestimmt.

Hierüber wurde im Sinne des § 78 des Wasserrechtsgesetzes das Aufforderungsverfahren eingeleitet und am 30. März und 11. April 1896 zu Ende geführt.

Auf Grund des durchgeführten Verfahrens wird erkannt:

I. Das vorgelegte Project wird genehmigt und sohin der Commission für Verkehrsanlagen die Bewilligung zur Ausführung dieser Regulierungsanlage erteilt.

Von den mit der hierortigen Genehmigungsclausel versehenen Parien des Projectes wird eines hierorts zurückbehalten, das andere in der Anlage zurückgestellt.

II. Im Hinblick auf die im öffentlichen Interesse gelegene Dringlichkeit der Wienflußregulierung und des im Zusammenhange damit stehenden Baues der Stadtbahn wird im Sinne des § 91 des Wasserrechtsgesetzes wegen Gefahr im Verzuge einer allfälligen Berufung wider die gegenwärtige Entscheidung die aufschiebende Wirkung aberkannt.

III. Gemäß § 82, Punkt 2 des Wasserrechtsgesetzes wird als Frist für die Vollendung dieser genehmigten Anlagen das Ende des Jahres 1900 festgesetzt.

Diese Genehmigung wird an folgende Bedingungen geknüpft:

A. Allgemeine Bedingungen.

1. Bei Vorbereitung und Ausführung aller zu den genehmigten Herstellungen nöthigen Arbeiten ist für die Aufrechthaltung des öffentlichen Straßen-, Tramway-, Post- und Telegraphen-, dann Eisenbahn-Verkehrs, der Straßenbeleuchtung und der Sicherheit des Eigenthums, der Gesundheit und des Lebens Sorge zu tragen und es ist sich zu diesem Behufe mit den berufenen Sicherheits-, Sanitäts-, Straßen-, Bau-, Post-, Telegraphen- und Eisenbahnbehörden und sonstigen Verkehrsanstalten rechtzeitig ins Einvernehmen zu setzen und bis zur Vollendung der betreffenden Theilarbeiten in steter Fühlung zu erhalten.

2. Die Fertigstellung der Anlagen ist behufs Vornahme der Erhebung im Sinne des § 92, Absatz 2 des Wasserrechtsgesetzes seinerzeit bei der k. k. Bezirkshauptmannschaft Hiezing-Umgebung oder der etwa an Stelle derselben von der k. k. niederösterreichischen Statthalterei delegierten Behörde anzuzeigen. Für jene Objecte und Theile, welche nach gänzlicher Vollendung der genehmigten Anlagen nicht mehr zugänglich sind, ist rechtzeitig vorher um Vornahme dieser Erhebung einzuschreiten.

Zu der Collaudierung wären Vorkehrungen zu treffen, damit die Aufnahmefähigkeit der regulierten Strecke nach Thunlichkeit mittels Durchleitung von in den Sammelreservoirs aufgespeichertem Wasser erprobt werden könnte.

Für eine entsprechende Abfuhr der Abflüsse aus den Nothausläufen wäre, falls die Sammelcanäle früher fertiggestellt würden als die Wienflusregulierung, provisorisch vorzuzorgen.

3. Behufs Eintragung der hiemit der Commission für Verkehrsanlagen in Wien erwachsenen Wasserrechte ins Wasserbuch wolle dieselbe auf Grund des § 95 des Wasserrechtsgesetzes und § 8, alinea 3 der Ministerial-Verordnung vom 20. September 1872, L.-G. und B.-Bl. Nr. 26, die erforderlichen Behelfe dem Magistrate Wien mittheilen.

4. Die vorhandenen Communicationen sind nicht zu unterbrechen, eventuell sind sie durch gleichwertige zu ersetzen.

5. Während der Arbeiten ist vorzusehen, daß plötzlich eintretende Hochwässer ungehindert Abfluß finden.

6. Die Nothausausläsmündungen der Sammelcanäle sind bis zur künftigen Sohle des Wienflusses zu führen.

7. Für die Fortsetzung des Hauptammelcanales am rechten Donaucanaluser ist ehestens die wasserrechtliche Genehmigung zu erwirken.

8. Rücksichtlich der Verwertung der durch die Umlegung und Einwölbung, bezw. Eindedung der Wien zu gewinnenden Grundstücke wird mit Rücksicht auf die rasch fortschreitende Verbauung der angrenzenden Gebiete des I., III. und IV. Bezirkes empfohlen, auf die Anlage großer, freier Plätze, sowie auf die Herstellung von Parkanlagen und Anpflanzungen längs der Straßen thunlichst Bedacht zu nehmen.

B. Besondere Bedingungen.

Über die von einzelnen Interessenten abgegebenen, im Commissionsprotokolle (im Drucke beiliegend) enthaltenen Erklärungen wird Folgendes erkannt:

Die mit dem k. k. Hofärar (Erklärung D des Protokolles), mit dem k. k. Ärar (Punkt 1, 2 und 5 der Erklärung M), der k. k. Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen (Erklärung E), der k. k. Post- und Telegraphen-Direction für Österreich unter der Enns (Erklärung A), der Gemeinde Wien (Erklärung L), der k. k. Polizeidirection in Wien (Erklärung N), dem k. k. Bezirkspolizeicommissariate Landstraße (Erklärung O), der Imperial-Continental-Gas-Association (Erklärung B), der Wiener Tramway-Gesellschaft (Absatz 1 und 2 der Erklärung Seite 6 des Protokolles), der Allgemeinen Österreichischen Electricitäts-Gesellschaft (Erklärung G) und der Internationalen Electricitäts-Gesellschaft (Erklärung S, Punkt 1 bis 7 des Protokolles), bezw. die diesen gemachten Zusagen sind von der Commission für Verkehrsanlagen unbedingt einzuhalten.

Der in der Erklärung des k. k. Ärars sub Punkt 4 erhobene Anspruch auf allfällige Einlösung des Amtsplazes in der Vorderen Zollamtsstraße zu Straßenzwecken und die hieran geknüppte Bedingung hinsichtlich der zu leistenden Entschädigung richtet sich gegen die Gemeinde Wien und kann daher, da diese Gemeinde nicht Consenswerberin ist, keinen Gegenstand der vorliegenden Entscheidung bilden.

Die von der Internationalen Electricitäts-Gesellschaft sub Punkt 8 erhobene Forderung, auf allen die Wieneinwölbung überlegenden Straßenobjecten Kabelleitungen unter denselben Bedingungen verlegen zu dürfen, welche für die Legung von Kabelleitungen auf städtischem Grunde vorgeesehen sind, wird abgewiesen, nachdem der genannten Gesellschaft diesbezüglich kein Recht zusteht, sondern die Anbringung solcher Leitungen in jenen Straßenobjecten und die Feststellung der hiefür geltenden Bedingungen nur im Wege einer Vereinbarung mit der Commission für Verkehrsanlagen erfolgen kann.

Der von der Wiener Tramway-Gesellschaft geltend gemachte Anspruch auf Ersatz der durch die Herstellung, bezw. Beseitigung der provisorischen Geleiseanlagen erwachsenen Kosten wird auf den Rechtsweg verwiesen, nachdem die Entscheidung über Schadenersatzansprüche nicht in die Competenz der Wasserrechtsbehörde fällt.

Die Kosten des Verfahrens hat die Commission für Verkehrsanlagen in Wien zu tragen. Das bezügliche Kostenverzeichnis wird der Commission für Verkehrsanlagen zur Liquidierung übermittelt.

Der Ausspruch über die Tragung der Kosten des Verfahrens ist im § 94, Absatz 1 des Wasserrechtsgesetzes begründet.

Gegen diese Entscheidung steht der Commission für Verkehrsanlagen in Wien und jenen Interessenten, deren Einwendungen und Ansprüche ganz oder theilweise unberücksichtigt gelassen wurden, gemäß § 90 des Wasserrechtsgesetzes die binnen 14 Tagen nach Zustellung der Entscheidung hieramts einzubringende Berufung an die k. k. n.-ö. Statthalterei in Wien offen.

K. k. Bezirkshauptmannschaft Hiezing-Umgebung.

Wien, am 5. Mai 1896.

Das für die Offertauschreibung bestimmte Detailproject wurde am 17. Juli 1896 vom Gemeinderathe, am 25. Juli von der Commission für Verkehrsanlagen genehmigt. Am 22. September fand die Offertverhandlung für diese sämmtlichen Arbeiten im Betrage von 4,268.158 fl. 98 kr. für die Wienflußregulierung und von 890.767 fl. 45 kr. für die Stadtbahn, zusammen also im Betrage von 5,158.926 fl. 43 kr. statt. Da die drei eingelangten Offerte sehr hohe Aufschläge (47⁰/₁₀₀, 44⁰/₁₀₀ und 39⁰/₁₀₀) enthielten, und die mit dem billigsten dieser Offerten eingeleiteten Verhandlungen zu keinem günstigen Ergebnisse führten, wurde die Abhaltung einer neuen Offertverhandlung beschlossen. Für dieselbe wurden die Bedingungen revidiert und zur Erzielung besserer Preise in vielen Punkten in einem dem Unternehmer günstigen Sinne abgeändert. Außerdem wurde die Heranziehung ausländischer Unternehmungen beschlossen und war zu diesem Behufe die Offertauschreibung auch im Auslande zu verlaublichen; das neue Elaborat wurde am 31. October vom Gemeinderathe genehmigt.

Am 30. November fand die neue Offertverhandlung statt. Die Arbeiten wurden zufolge Gemeinderathsbeschlusses vom 18. December an die bestbietenden Unternehmer Enrico Peregrini aus Mailand und Michele Calderai aus Rom vergeben, welche zu den bei der zweiten Ausschreibung veranschlagten Kosten per 5,441.407 fl. 79 kr. (4,546.464 fl. 34 kr. für die Wienflußregulierung und 894.943 fl. 45 kr. für die Stadtbahn) einen Aufschlag von 8¹⁵/₁₀₀ verlangt hatten. Der Firma Peregrini & Calderai associierte sich sodann das Mailänder Bankhaus Giuseppe Feltrinelli & Co., welches auch in Triest eine Filiale besitzt.

Infolge des Baues der linken Widerlager für die Wienflußregulierung mußte die Leopoldsbrücke für den Fuhrwerksverkehr abgesperrt werden und erlitt auch der Verkehr in der Magdalenenstraße eine bedeutende Einschränkung. Um diesbezüglich eine Erleichterung zu schaffen, wurde die Herstellung einer hölzernen Nothbrücke mit Holzstöckelpflaster und mit einer Breite von 20 Meter oberhalb der Elisabethbrücke beschlossen; das veranschlagte Kostenverforderniß betrug 21.140 fl. 93 kr. bezüglich der Zimmermannsarbeiten und 6524 fl. für die Holzstöckelpflasterung. Die ersteren Arbeiten erstand bei der am 7. November 1896 abgehaltenen Offertverhandlung Zimmermeister Johann Machhörndl mit einem Aufschlage von 10¹/₂⁰/₁₀₀, während die Holzstöckelpflasterung der Firma John Blythe übertragen wurde. Die bezeichnete Nothbrücke hat auch feinerzeit provisorisch als Ersatz für die abzutragende Elisabethbrücke zu dienen.

Infolge Tieferlegung der Wienflußsohle war weiters die Verlegung des Verbindungsrohres der Hochquellenleitung zwischen den Reservoirs Rosenhügel und Schmelz, und zwar der Unterföhrung des Wienflusses nächst der Maria Theresienbrücke nothwendig; die neue Unterföhrung liegt oberhalb der Maria Theresienbrücke. Diese Arbeiten wurden am 10. April beendet.

Da die Gartenanlagen am rechten Wienflussufer zwischen der Elisabethbrücke und der Markthalle, darunter auch der bisherige Reservergarten, zur Deponierung von Aushubmaterialie der Theilstrecke Schikanedersteg—Donaucanal bestimmt waren, wurde die theilweise Räumung des Reserviegartens schon im Jahre 1896 begonnen.

Auf die von der Commission für Verkehrsanlagen vertragsmäßig übernommene Verpflichtung, einer Anzahl von Fabriken längs des Wienflusses bestimmte Wassermengen mittels eigener Vorrichtungen zuzuleiten, haben die meisten Interessenten gegen eine Pauschalentschädigung verzichtet, während andere Bezugsrechte wegen Nichtausübung des Gewerbes erloschen sind. Nur bezüglich einer einzigen Firma ist eine Ablösung nicht erfolgt.

Im Jahre 1896 wurden auch die Stadtbahnarbeiten im Stadtgebiete oberhalb des Schikanedersteges in Angriff genommen, so die Strecke von der Hiezingbrücke bis zur Lobkowitzbrücke (Baulos 19a und b) durch die Unternehmung Doderer, Göhl & Co., von der Lobkowitzbrücke bis zur Morizgasse (Baulos 20) durch die Union-Baugesellschaft. Die Durchführung der Strecke Morizgasse—Schikanedersteg (Baulos 21a) konnte wegen der noch erforderlichen Grundeinlösungen nicht begonnen werden.

Was endlich den Bau der Wienflusssammelcanäle betrifft, so umfaßt das diesbezüglich aufgestellte Detailproject 3 Baulose, und zwar: am rechten Ufer die Strecke von der Franzensgasse im V. Bezirke, wo sich der neu zu erbauende Canal an den bestehenden mit einem hinreichend großen Profile ausgestatteten Cholercanal anschließt, bis zur Fabrikgasse im XII. Bezirke (Baulos I); dann die Strecke von der Fabrikgasse bis zum Lainzerbache im XIII. Bezirke (Baulos II); endlich am linken Ufer die Strecke vom Ameisbache im XIII. Bezirke, wo der vor einigen Jahren neu erbaute Penzinger Sammelcanal endet, bis zum Halterbache (Baulos III).

Die Gesamtkosten dieser 3 Baulose waren auf 936.140 fl. veranschlagt; die Länge der zur Vergebung gelangenden Strecke beträgt 9199 Meter, wovon 5190 Meter auf die Baulose I und II und 4009 Meter auf das Baulos III entfallen.

Die Gefällsverhältnisse dieser Canäle sind entsprechend dem ansteigenden Terrain sehr günstig; sie schwanken von unten nach aufwärts gerechnet zwischen 4 und 5 per Tausend. Das unterste Profil hat 1.90 Meter Höhe und 1.50 Meter Breite, das oberste 1.26 Meter Höhe und 0.84 Meter Breite.

Der Ausstattung nach sind die Canäle aus Beton herzustellen, und ist die Sohle und ein Theil der Höhe bis zur Linie der vierfachen Unrathsverdünnung mit Klinkersteinen verkleidet; in den oberen Profilen sind Steinzeugsohlenstücke angebracht. Die Nothauslässe kommen hier in einer besonderen Weise zur Ausführung, da sie unter der Stadtbahnmittellette einzulegen sind. Dieselben sind derart eingerichtet, daß das Wasser über 5 Meter lange Überfallschwellen in eine Kammer und von da in einem Betoncanale bis zur Bahnanlage fließt. Unter dieser letzteren wird der Nothauslass als gußeisernes Rohr mit einer Lagenweite von 1 Meter durchgeführt, welches durch einen Betonmantel geschützt ist.

Dieses Detailproject erhielt am 13. April 1894 die Genehmigung des Stadtrathes und am 15. April die Genehmigung der Commission für Verkehrsanlagen.

Hierauf wurde die Offertverhandlung ausgeschrieben und die Eröffnung der Offerte für den 25. Mai anberaumt.

Zur Ausschreibung gelangten für alle drei Baulose: 1. die Erd-, Baumeister- und Pflasterungsarbeiten; 2. die Lieferung der hydraulischen Bindemittel; 3. die Thonwarenlieferung. Die unter 1 und 2 bezeichneten Arbeiten und Lieferungen wurden für alle 3 Baulose an einen Unternehmer übertragen, während mit der Thonwarenlieferung verschiedene Unternehmer beauftragt wurden.

Nachdem sodann hinsichtlich der Ausführung des Sammelcanales vor dem Lustschlosse Schönbrunn mit dem k. k. Obersthofmeisteramte und bezüglich der Unterfahung des Bahnkörpers der Staatsbahn mit der betreffenden Bahnbehörde das Einvernehmen hergestellt, und nachdem die Regelung der Verkehrsverhältnisse in jenen Straßen erfolgt war, welche von dem Baue berührt wurden, konnten die Arbeiten, und zwar im Baulose II am 2. Juli (vor dem Lustschlosse Schönbrunn), im Baulose III am 9. Juli (beim Ameisbache) und im Baulose I am 16. Juli bei der Franzensgasse begonnen werden. Bis zum Ende des Baujahres 1894 gelangten im Baulose I 1619 Meter, im Baulose II 720 Meter und im Baulose III 1441 Meter, zusammen also 3780 Meter zur Vollendung.

In Betreff der Einmündung der Hauscanäle in die neu erbauten Sammelcanäle wurde die bisherige Praxis eingehalten und an die Hauseigenthümer auf Grund der Bauordnung auch dort, wo die Herstellung des Sammelcanales sich nur als Umbau eines bereits bestehenden Straßencanales darstellt, die Aufforderung hinausgegeben, diese Einmündungen auf ihre Kosten herstellen zu lassen. Mit dem Erkenntnisse vom 11. Juli 1894 wurde jedoch seitens des k. k. Verwaltungsgerichtshofes in einem einzelnen Falle entschieden, daß den Hauseigenthümer beim Umbaue eines Hauptcanales nicht die Verpflichtung treffe, die Neueinmündung des Hauscanales auf seine Kosten ausführen zu lassen.

Auf Grund der in diesem Erkenntnisse zum Ausdruck gebrachten Rechtsanschauung erteilte nun der Stadtrath am 24. Juli 1894 die Genehmigung, daß die Einmündung der Hauscanäle in die im Baue begriffenen Sammelcanäle, insoferne dieselben einen Umbau darstellen, auf Rechnung der Wienflußregulierung zur Ausführung gelange.

Durch diesen Beschluß, welcher in der Sitzung vom 26. Juli 1894 die Zustimmung der Commission für Verkehrsanlagen erhielt, wurde eine nicht unbeträchtliche Anzahl von Recursen, welche die Hauseigenthümer gegen den Auftrag des Magistrates zur Herstellung der Einmündungen überreicht hatten, gegenstandslos.

Im Interesse des Baues der Stadtbahnstrecke Hütteldorf—Hiezing mußte auch für die Umlegung des Lainzerbaches in die Dommahergasse im XIII. Bezirke, welche einen Bestandtheil des Projectes der Wienflußregulierung bildete, sowie für die Nothauslässe des rechtsseitigen Sammelcanales zwischen Hütteldorf und Hiezing das Detailproject ausgearbeitet und die Bauvergebung eingeleitet werden. Die Arbeiten und Lieferungen für dieses Object waren zusammen mit 85.361 fl. 85 kr. veranschlagt; die Genehmigung der betreffenden Projecte erfolgte mit dem Stadtrathsbeschlusse vom 16. October 1894, worauf am 6. November 1894 die Offertverhandlung abgehalten wurde und sodann der Zuschlag an einen Unternehmer stattfand.

Der Umlegung des Lainzerbaches mußte jedoch die Einstellung des Dampftramwayverkehrs in der Strecke von der Station Hiezing bis zur Station Neue

Welt vorangehen. Dieselbe wurde von der Commission für Verkehrsanlagen, welche hiezu auf Grund des im Einvernehmen mit der Gemeinde gefassten Beschlusses verpflichtet war, gleichzeitig mit der Einlösung der Linie Gaudenzdorf—Hiezing der Dampftramway erwirkt.

Mit der Umlegung selbst wurde am 7. Jänner 1895 begonnen und der Bau nach Überwältigung bedeutender Schwierigkeiten, welche namentlich im Froste und in den Hochwässern ihre Ursache hatten, mit Anwendung von Nachtarbeit am 11. April vollendet. Einige Tage nachher konnte der Verkehr der Dampftramway auch in der Strecke Hiezing—Neue Welt wieder aufgenommen werden.

Im Frühjahr 1895 wurde der Bau der Wienflusssammelcanäle fortgesetzt, und es wurden sämmtliche drei Baulose bis zum Ende des Jahres fertiggestellt, so daß hiemit der rechtsseitige Sammelcanal von der Franzensgasse im V. Bezirke bis zur Hiezinger Hauptstraße vollendet war.

Nur in der Theilstrecke von der Kaiser Franz Josefsbrücke bis zur Dommayergasse des Bauloses II war die Herstellung des Sammelcanales deswegen unmöglich, weil die Verlegung des Bahnhofes Hiezing der Dampftramway-Gesellschaft, über dessen Area die Tracé des Canales gieng, noch nicht erfolgt war. Die Übergabe des Grundes, auf welchem sich der erwähnte Bahnhof befand, verzögerte sich bis zum 19. August 1896 und dann erst konnte der Sammelcanal bis zur Dommayergasse fortgesetzt werden. Dieses restliche Stück wurde noch vor Eintritt des Winters vollendet. Die Verlängerung des Sammelcanales bis zur Franz Karlsbrücke und dann weiter bis zum Ende der Ruhofstraße in Hacking, konnte aus dem Grunde nicht ausgeführt werden, weil die betreffende Grundfläche der Quaistraße noch zur Deponierung von Materialien für den Stadtbahnbau benützt wurde. Das Project für diese Canalstrecken wurde jedoch ausgearbeitet und mit dem Gemeinderathsbeschlusse vom 24. November 1896 genehmigt; die Offertverhandlung dafür fand am 29. December 1896 statt.

Zur Aufrechthaltung der infolge des Sammelcanalbaues beeinträchtigten Wasserversorgung der Unrathsabladestation in Baumgarten wurde nach erfolgter Genehmigung durch den Stadtrath (24. Juli) eine Schöpfwerksanlage mit Gasmotorbetrieb bei der Baumgartner Badeanstalt errichtet, von welcher dann das Wasser mittels einer Rohrleitung zur Unrathstation geführt wird, welche aber gleichzeitig auch das erforderliche Wasser für den Betrieb der Badeanstalt sichert.

Infolge der fortschreitenden Verbauung in der Magdalenenstraße zwischen der Canal- und Röstlergasse mußte der dort bestehende Cholercanal mit einem Kostenerfordernisse von 17.277 fl. umgelegt werden. Die bezügliche Schlusscollaudierung dieser zum linksseitigen Wienflusssammelcanales gehörigen Canalstrecke fand am 27. April 1896 statt.

Die Schlusscollaudierung des Bauloses II des Sammelcanales wurde am 24. März, die des Bauloses III am 12. Juni 1896 vorgenommen.

Mit der Wienflußregulierung steht auch die Frage der Baulinienbestimmung für die beiderseitigen Ufer im Zusammenhange; bei der Concurrenz für den Generalbaulinienplan wurde daher auch gefordert, daß für die Verbauung der Wienflußgelände

eigene Pläne vorgelegt werden. Auch das für die Baulinienbestimmungen neu errichtete Bureau hat als eine seiner ersten Aufgaben die Ausarbeitung der Baulinienpläne für die Wienfluszufer in Angriff genommen.

Hier soll noch hervorgehoben werden, daß auf Grund des Stadtrathsbeschlusses vom 25. Jänner 1894 der Beitrag von 5 Millionen Gulden, welchen der Staat nach dem Programme für die Verkehrsanlagen zum Baue der Wienflußregulierung zu leisten hat, seitens der Gemeinde schon jetzt, unbeschadet seiner ausschließlichen Widmung für den Regulierungszweck, in Empfang genommen wurde.

Im Anhange sei noch bemerkt, daß im Jahre 1895 seitens der Wienthalwasserleitungs-Unternehmung mit den Arbeiten zur Herstellung des Wolfsgraben-Reservoirs im Tullnerbache begonnen wurde; der Aufbau des Dammes erfolgt bis zum Schlusse des Jahres 1896 bis zu zwei Drittel seiner Höhe; die Filterbassins wurden fertig gestellt. Partielle Unterfahrungen der Rohrleitung unter dem Wienflusse und dem Mauerbache wurden im Gemeindegebiete von Hadersdorf-Weidlingau ausgeführt. Im Stadtgebiete wurden beim Baue der Widerlager für die Kaiser Franz Josefs-, Schönbrunner- und Lobkowitzbrücke auf Grund besonderer Abmachungen und wasserrechtlicher Verhandlungen Schutzrohre für die künftigen Rohre der Wienthalwasserleitung eingelegt.

4. Erhaltung des Wienflussettes.

Für die Erhaltungs- und Reinigungsarbeiten am Wienflusse (Herstellung einer Cunette, Ausbesserungen der Uferpflasterungen und Einfriedungen u.) wurden im Jahre 1894: 12.465 fl., 1895: 14.048 fl. und 1896: 2007 fl., für die Erhaltung der sonstigen im Gemeindegebiete von Wien befindlichen Bäche und Gerinne im Jahre 1894: 1268 fl., 1895: 6580 fl. und 1896: 5200 fl. verausgabt.

B. Verkehrsmittel.

a) Lohnfuhrwerk.

Die Revision der Betriebsordnung und insbesondere des in mehrfacher Hinsicht reformbedürftigen Taxtarifes für Fiaker und Einspänner, welche schon im Jahre 1893 in Angriff genommen wurde, ist in der Berichtsperiode noch nicht zu Ende geführt worden und liegt der diesbezügliche Act dem Stadtrathe zur Berathung vor.

Seitens des Magistrates wurde im Einvernehmen mit der k. k. Polizeidirection ein einheitliches Taxsystem für den Wiener Polizeirayon ausgearbeitet, welches auf dem Principe der Zeittage, combinirt mit einer Vergütung für leere Rückfahrt über eine größere Entfernung hinaus, basiert.

Fiaker. — Die Anzahl der Fiakerlicenzen ist von 968 zu Anfang des Jahres 1894 auf 974 zu Ende der Berichtsperiode (1896) gestiegen.

Hiebei wird jedoch bemerkt, daß die Licenzen Nr. 949 und 973 unbesetzt sind, daher derzeit nur 972 Fiakerlicenzen im Betriebe stehen.

Bezüglich der Errichtung neuer Fiakerstandplätze ist zu erwähnen, daß im I. Bezirke in der Hansenstraße vor Dr.-Nr. 4 und 6 ein Reservestandplatz zur Entlastung des vor den Häusern Dr.-Nr. 3 und 5 derselben Straße befindlichen Fiakerstandplatzes errichtet wurde.

Ferner wurde für den Bedarf des Reichsrathes vor dem Vorbaue des Herrenhauses I., Franzensring 1, ein Nachfahrplatz für zwei Wagen des Hauptstandplatzes I., Hanfenstraße, und vor dem Vorbaue des Abgeordnetenhauses I., Franzensring 1, ein Nachfahrplatz für drei Wagen des Hauptstandplatzes I., Bartensteingasse errichtet und angeordnet, daß diese Standplätze an Sitzungstagen des Herrenhauses, beziehungsweise des Abgeordnetenhauses während der ganzen Dauer der Sitzungen, auch bei Nachsitzungen durch Nachfahren von den Hauptplätzen stets complet zu erhalten sind.

Endlich wurde noch im III. Bezirke, vor dem Hause Rennweg, Dr.-Nr. 24, ein Nachfahrplatz für drei Wagen des Wechselstandplatzes III., Schützengasse und im XVIII. Bezirke, Karl Ludwigstraße vor Dr.-Nr. 36, ein Hauptstandplatz für zwei Wagen errichtet.

Einspänner. — Die Anzahl der Einspännerlicenzen ist innerhalb der Berichtsperiode von 1509 auf 1514 gestiegen.

Folgende Einspänner=Standplätze wurden neu errichtet:

im I. Bezirke: am Salzgriez, vor Dr.-Nr. 2 und 4, ein Nachfahrplatz des Standplatzes I., Salzthorgasse; in der Petrarcegasse, längs des k. k. Ministeriums für Cultus und Unterricht ein Nachfahrplatz für drei Wagen des Standplatzes I., Landhausgasse;

im II. Bezirke: am Erzherzog Karl=Platz, vor Dr.-Nr. 16, ein Hauptstandplatz für zwei Wagen; in der Klosterneuburgerstraße, vor Dr.-Nr. 1, nächst dem Mathildenplatze, ein Anfahrplatz für zwei Wagen des Standplatzes II., Wallensteinstraße; in der Reichsstraße bei Magensthein's Restauration ein Hauptstandplatz für zwei Wagen;

im III. Bezirke: in der Hegergasse, vor Dr.-Nr. 2, ein Nachfahrplatz für zwei Wagen des Standplatzes III., Fasangasse;

im VI. Bezirke: in der Mittelgasse, beim Raimundtheater ein Hauptstandplatz für drei Wagen;

im VII. Bezirke: in der Lindengasse, vor Dr.-Nr. 17a, ein Wechselplatz für zwei Wagen des Standplatzes, VII., Stiftgasse; in der Seidengasse, gegenüber dem Hause Dr.-Nr. 36, ein Nachfahrplatz des Standplatzes, VII., Kaiserstraße, Ecke Mariahilferstraße;

im IX. Bezirke: in der Thurngasse, vor Dr.-Nr. 17, ein Hauptstandplatz für sieben Wagen (an Stelle des aufgelassenen Standplatzes, IX., Dietrichsteingasse); in der Rußdorferstraße, vom Gaskandelaber 674 abwärts bis zum Eingange des Hauses Dr.-Nr. 75, ein Hauptstandplatz für drei Wagen (an Stelle des aufgelassenen Standplatzes, XIX., Döblingerstraße vor Dr.-Nr. 1);

im XI. Bezirke: in der Simmeringerstraße, vor Dr.-Nr. 100, ein Hauptstandplatz für zwei Wagen;

im XII. Bezirke: in der Meidling=Schönbrunnerstraße, vor Dr.-Nr. 160 bis 162 gegenüber Dreher's Etablissement, ein Wechselplatz für drei Wagen des Standplatzes, XII., Meidlinger Bahnhof;

im XIII. Bezirke: in der Trauttmansdorffgasse, gegenüber dem Hause Dr.-Nr. 12, ein Nachfahrplatz für zwei Wagen des Standplatzes, XIII., Hiezingerkirchenplatz;

im XIV. Bezirke: in der Goldschlagstraße, nächst dem Kaiserin Elisabeth-Spital, ein Wechsellplatz für zwei Wagen des Standplatzes, XIV., Schweglerstraße; dieser Standplatz wurde jedoch wieder aufgelassen. Desgleichen wurde der Hauptstandplatz beim Hotel Schwender im XIV. Bezirke aufgelassen und die Einspännerwagen dieses Standplatzes dem Standplatz XIV., Arnsteingasse zugewiesen.

Omnibus-Fuhrwerk. — Das Stellfuhrwesen erfuhr in der Berichtsperiode eine weitere wesentliche Ausgestaltung. Es entstand die Oesterreichische Omnibus-Actien-Gesellschaft, welche nunmehr in Gemeinschaft mit der Wiener General-Omnibus-Gesellschaft nahezu den ganzen Stellwagenverkehr im Wiener Gemeindegebiete besorgt.

Als neue Routen wurden concessioniert die Linien:

1. Praterstern—Schiffmühlenstraße,
2. Praterstern—Kronprinz Rudolfstraße,
3. Südbahn—Nordbahn,
4. Franz Josefsbahn—Meidlinger Bahnhof,
5. Altmannsdorf—Ober-Meidling,
6. Richard Wagner-Platz—Handelsquai,
7. Wallensteinstraße—Westbahnhof,
8. Neu-Gersthof—Sofienbrücke,
9. Penzing—Baumgarten,
10. Nordwestbahn—Süd- und Staatsbahn,
11. Simmering—Morzinplatz.

Diese Linien sind mit 105 Wagen (Licenz-Nummern) dotiert. Der gesammte Stellwagen-Verkehr Wiens wurde am Schlusse des Jahres 1896 mit 704 Wagen besorgt.

Neben der Concessionierung neuer Routen wurden auch bereits bestehende Linien in einer dem Verkehre besser entsprechenden Weise umgelegt, bezw. verlängert. So die Routen:

1. „Wipplingerstraße—Bözleinsdorf“ in der Fahrstrecke: Währingergürtel durch die Währing-Weinhauser—Martinstraße—Gentzgasse in die Gersthoferstraße.

2. „Praterstern—Schüttelstraße“ für einige Wagen durch die Franzensbrückenstraße zum Wiener Thiergarten.

3. „Südbahn—Hernalser Linie“ umgelegt in die Favoritenstraße—Schleifmühlgasse über die Leopoldsbrücke.

4. „Penzing—Prater“, über die Aspernbrücke, Untere Donaustraße, Schüttelstraße zum Wiener Thiergarten.

5. „Grinzing—Am Hof“ durch die Iglaseegasse—Silbergasse in die Billrothstraße.

6. „Südbahn—Franz Josefsbahnhof“ durch die Nordbahnstraße, Rauscherstraße und Wallensteinstraße.

7. „Am Hof—Ottakring“, für die Sommermonate verlängert bis Galizienstraße.

8. „St. Veit—Neuer Markt“, verlängert bis auf den Stefansplatz.

9. „Bözleinsdorf—Wipplingerstraße“, umgelegt und verlängert: vom Schottenring durch die Schottengasse, Graben, Stefansplatz, Quai, Stefaniebrücke bis zur Schiffamts-gasse.

10. „Penzing—Praterstern“, geändert: von der Penzingerstraße a) Schönbrunner Hofallee—Johannstraße, b) Linzerstraße, Felberstraße, Westbahnstraße, Bellariastraße, c) Linzerstraße, Schönbrunnerstraße, Mariahilferstraße zum Prater.

Hand in Hand mit der Einführung neuer Linien und der Umlegung, beziehungsweise Verlängerung der bereits bestandenen Routen, gieng die Errichtung neuer Stellwagenstandplätze. Innerhalb der Berichtsperiode sind 22 neue Standplätze zugewachsen, und zwar:

im	I. Bezirke:	am Morzinplatz und am Stefansplatz;
"	II. "	bei Nr. 67, Schiffmühlenstraße; nächst der Kronprinz Rudolfsbrücke, bei Fischer's Restauration; auf dem Handelsquai; am Praterquai; bei der Dampfschiffstation; in der Schüttelstraße beim Wiener Thiergarten; in der Franzensbrückenstraße, beim Wiener Thiergarten; bei Nr. 22 Schiffamtsgasse;
"	III. "	bei Nr. 2 der Kasumofskygasse;
"	XII. "	vor dem Meidlinger Bahnhof;
"	XIII. "	bei Nr. 38 der Theringgasse; in der Diefsterweggasse; bei Nr. 254 in Baumgarten;
"	XV. "	bei Nr. 1 Fuchsgasse;
"	XVI. "	auf dem Richard Wagnerplatz; in der Galizinstraße;
"	XVII. "	in der Wichtlgasse, an der Ecke der Hernalser Hauptstraße; auf dem Elterleinplatz;
"	XVIII. "	bei Nr. 115 und 117 der Gersthofersstraße; in der Erndtgasse, an der Ecke der Herbeckstraße, in der Ferrogasse.

Vorstehende Daten beziehen sich auf den ständigen Omnibusverkehr. Ein zeitweiliger Verkehr findet von einzelnen Theatern, Circussen und sonstigen Unterhaltungs-Etablissements nach Schluß der Vorstellungen, ferner gelegentlich von Ausstellungen und Festveranstaltungen in der Rotunde, gelegentlich der Ruder-Regatten und Schwimmmeetings (nach und von der Nagranerbrücke, respective dem Communalbade), dann zur Zeit des Gräberbesuches zu Allerheiligen und Allerseeleu von und zu den Friedhöfen statt.

b) Verkehr auf dem Wiener Donaucanale.

Hinsichtlich der Überfuhrn über den Donaucanal ist Folgendes zu bemerken.

Mit dem Erlasse der k. k. n.-ö. Statthalterei vom 13. September 1894, Z. 69.697, wurde der Donauregulierungs-Unternehmung Redlich & Berger die Bewilligung zur Errichtung einer Überfuhr mit freifahrenden Zillen zur unentgeltlichen Beförderung der bei den Arbeiten für den Bau der Schleuse und Absperrvorrichtungen am Beginn des Donaucanals in Rußdorf beschäftigten Personen und der hiebei in Verwendung kommenden Materialien, und zwar auf die Dauer der gegenständlichen Arbeiten erttheilt.

Die in unmittelbarer Nähe der erwähnten Arbeiten befindliche ärarische Rollüberfuhr mußte aus diesem Anlasse flussabwärts verschoben werden und wurde bei dieser Gelegenheit vergrößert.

Die behördliche Bewilligung für die Verschiebung und vergrößerte Aufstellung dieser Überfuhr wurde nachträglich mit dem Statthalterei-Erlasse vom 20. April 1895, Z. 98.564, erttheilt.

Die Concession zum Betriebe der Personenüberfuhr mittels des Propellers „Pfeil“ über den Donaucanal zwischen der Rothenthurmstraße und der Lilienbrunn-

gasse wurde seitens der k. k. n.-ö. Statthalterei mit den Erlässen vom 2. März 1894, Z. 13.215 und vom 19. Februar 1896, Z. 3423, neuerlich und zwar bis Ende 1896 aber nur auf jederzeitigen Widerruf verlängert.

Das Ansuchen des Guido von Chasteller um die Bewilligung zur Errichtung einer Rollüberfuhr über den Donaucanal zwischen der Brigitta- und der Lugartenbrücke mußte in Anbetracht der an der betreffenden Stelle bestehenden städtischen Steinlagerplätze und des dortselbst stattfindenden Auffangens der Steinschiffe abgelehnt werden.

Dem Überfuhrsunternehmer Anton Wagner wurde mit dem Statthalterei-Erlasse vom 27. April 1895, Z. 35.166, die Bewilligung zum Betriebe seiner beiden Überfuhren oberhalb der Brigittabrücke im IX. Bezirke und nächst der verlängerten Wassergasse im III. Bezirke auf weitere 5 Jahre, d. i. bis 14. Mai 1900 unter den üblichen Bedingungen verlängert.

Demselben Unternehmer wurde zufolge Erlasses der k. k. Statthalterei vom 10. August 1896, Z. 61.492, die Concession zur Errichtung und zum Betriebe einer Rollüberfuhr über den Donaucanal von der Haidingergasse im III. Bezirke zur Friedensgasse im II. Bezirke vorläufig auf die Dauer von 5 Jahren erteilt.

Die Concession des Johann Leeb für den Betrieb einer Rollüberfuhr über den Donaucanal nächst der Krieglergasse wurde mit dem Erlasse der k. k. n.-ö. Statthalterei vom 30. April 1895, Z. 35.165, auf weitere 5 Jahre, d. i. bis 15. Mai 1900 verlängert.

Über Ansuchen der ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft wurde mit dem Erlasse der k. k. n.-ö. Statthalterei vom 15. October 1894, Z. 69.258 der Punkt 6 der der genannten Gesellschaft mit dem Erlasse vom 17. Jänner 1894, Z. 26.242, vorgeschriebenen Concessionsbedingungen für den regelmäßigen Localverkehr mit kleineren Dampfbooten im Wiener Donaucanale geändert und in nachstehender Fassung genehmigt:

„6. Behufs Vermeidung starker Rauch- und Rußentwicklung ist bei den zu Localfahrten im Wiener Donaucanale bestimmten Dampfschiffen entweder Coaks als Brennmaterial zur Kesselfeuerung zu verwenden, oder es sind bei Verwendung anderer Feuerungsmaterialien an den betreffenden Schiffen Rauchverzehrs-Apparate geeigneter Construction anzubringen.

Die Verwendung anderer Kesselfeuerungsmaterialien als Coaks unter Anbringung von Rauchverzehrs-Apparaten wird übrigens vorläufig nur bis Ende des Jahres 1896 gestattet.“

Aus Anlaß einer Eingabe des General-Repräsentanten für das Motorensystem „Daimler“, in welcher um Erleichterungen für die Schifffahrt mit Motorenbooten dieses Systems eingeschritten wurde, wurden seitens des k. k. Handelsministeriums im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern und dem k. k. Ministerium für Cultus und Unterricht mit Erlaß vom 22. August 1894, Z. 37.686 ex 1893, Normativbestimmungen für die Schifffahrt mit Benzin-, Naphtha- und Petroleum-Motoren-Booten erlassen. Dieselben wurden dem Magistrate mit dem Erlasse der k. k. n.-ö. Statthalterei vom 8. December 1894, Z. 69.578, intimiert.

Infolge der Vornahme der im Donaucanalbette auszuführenden Arbeiten für die Absperrvorrichtung am Rußsdorfer Spitz wurde der Schiffsverkehr zwischen dem Hauptstrome und dem Canale bei Rußsdorf vom 15. September 1895 an bis zur Vollendung der bezüglichen Herstellungen, welche innerhalb der Berichtsperiode noch nicht erfolgt ist, abgesperrt.

In der Zwischenzeit werden die für Wien bestimmten Fahrzeuge auf Kosten der Commission für die Verkehrsanlagen von der Canalausmündung flussaufwärts bis an ihren Bestimmungsort remorquiert.

Den zur Remorquierung nicht geeigneten Flößen und Ruderfahrzeugen wurden für die Zeit der Sperre bei Ruszdorf geeignete Landungs- und Lagerplätze am Donauftrame unentgeltlich zur Verfügung gestellt.

Der mit der Herstellung des Schleusenbaues betrauten Unternehmung wurde für die Zeit der Bauausführung die Benützung der linksseitigen Uferstrecke von der Donauuferbahnbrücke bis circa 200 Meter unterhalb der neuen Stadtbahnbrücke über den Wiener Donau canal, welche bisher zum Auffangen der Ruderschiffe und zum Hinübersprengen derselben an das rechte Canalufer verwendet wurde, gestattet.

Infolge dieser Bewilligung wurde eine Verlegung der bisherigen Auffangstellen nothwendig, welche mit der Kundmachung der k. k. n.-ö. Statthalterei vom 7. Juni 1895, Z. 51.059, verfügt wurde.

Der ungarischen Dampfschiffahrts-Actien-Gesellschaft in Budapest wurde mit dem Erlasse der k. k. n.-ö. Statthalterei vom 21. April 1895, Z. 34.261, die Bewilligung zur Befahrung des Wiener Donaucanales mit ihren Schleppschiffen mittels Pferdezug und Ruder erteilt. Diese Bewilligung wurde zufolge Statthalterei-Erlasses vom 18. December 1895, Z. 74.925, an die ungarische Fluss- und Seeschiffahrts-Actien-Gesellschaft, als Nachfolgerin der vorgenannten Gesellschaft, übertragen.

Der Dampfschiffahrts-Unternehmung Eggenhofer Josef in Budapest wurde mit dem Erlasse der k. k. n.-ö. Statthalterei vom 20. September 1895, Z. 63.662, gleichfalls die Bewilligung zur Befahrung des Wiener Donaucanales mit ihren beladenen und leeren Schleppschiffen erteilt.

Mit dem Erlasse der k. k. n.-ö. Statthalterei vom 15. Juli 1896, Z. 63.748, wurde dieselbe Bewilligung auch der „Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft“ erteilt.

Bezüglich der Einfahrt der kleineren Flöße und Ruderschiffe in den Donau canal wurden seitens der k. k. n.-ö. Statthalterei am 8. August, 12. September und 10. November 1896 specielle Kundmachungen erlassen.

C. Straßenpolizei.

Zur Regelung des Straßenverkehrs wurden vom Magistrate im Laufe der Berichtsperiode folgende Kundmachungen erlassen:

Am 8. Jänner 1894, Z. 191.344, wurde das Befahren der Griechengasse im I. Bezirke in der Strecke von der Rothenthurmstraße bis zur Grenze der Häuser Nr. 2 und 4 Griechengasse verboten und die Einfahrt in die Griechengasse nur vom Fleischmarkt aus, die Ausfahrt aus der Griechengasse ebenfalls nur in der Richtung gegen den Fleischmarkt gestattet.

Am 22. März 1894, Z. 34.023 ex 1893, wurde auf Grund des § 93 des Gesetzes vom 19. December 1890, L.-G.-Bl. Nr. 45, und unter Berufung auf die

Ermächtigung Sr. Excellenz des Herrn Statthalters für das Erzherzogthum Österreich unter der Enns vom 28. Februar 1893, Z. 5227, im Einvernehmen mit der k. k. Polizei-Direction Wien folgende allgemeine Anordnung erlassen:

1. Das unvorsichtige, schnelle, unregelmäßige Fahren und Reiten innerhalb des Wiener Gemeindegebietes, insbesondere bei den Durchfahrten der k. k. Hofburg, über die Brücken, bei der Einlenkung aus Nebengassen oder in solche, bei dem Herausfahren aus Hausthoren und bei dem Hineinfahren in dieselben, sowie auch an jenen Stellen der Ringstraße und Lastenstraße, wo sich die Verbindungswege für Fußgänger mit der Fahrstraße kreuzen, endlich an allen denjenigen Orten, wo ein größerer Zusammenfluß von Menschen stattfindet, z. B. auf Marktplätzen u. s. w., wird nach den Vorschriften des Strafgesetzes unnachsichtlich bestraft.

2. Es darf überhaupt nur im mäßigen Trabe gefahren werden und hat der Wagenlenker bei Fahrten über Kreuzungen, wenn er nicht sieht, daß die Passage vor ihm frei ist, die Pferde im langsamen Schritte zu leiten und in solchen Fällen, wie auch bei jeder Gelegenheit eines zu besorgenden Unglückes die Fußgänger durch lauten Anruf zu warnen und die möglichste Vorsicht anzuwenden.

3. Das Fahren auf dem für Fußgänger bestimmten Fußwege (Trottoir) ist verboten.

4. Es ist strengstens untersagt, einem im Trabe vorausfahrenden Wagen vorzuzufahren.

5. Die Fleischhauer, Holz- und sonstigen Lastwägen haben; auch wenn sie ohne Ladung sind, stets nur im Schritte zu fahren.

Übertretungen dieser Anordnung werden, wenn sie nicht nach den Bestimmungen des Strafgesetzes zu ahnden sind, auf Grund des § 93 der Wiener Gemeindeordnung und des § 25 der Verordnung der k. k. n.-ö. Statthalterei vom 9. Februar 1851, Nr. 424 P., L.-G. und Reg.-Bl. Nr. 49, mit Geldstrafen zu Gunsten des Gemeinde-Armenfondes bis zum Betrage von 200 fl. ö. W. oder Arreststrafen bis zu 14 Tagen geahndet.

Die k. k. Sicherheitswache ist angewiesen, die Übertreter dieser Vorschriften der competenten Behörde zur Bestrafung anzuzeigen, und nöthigenfalls sich der Schuldtragenden zu versichern und sie vor die Behörde zu stellen.

Durch diese Anordnung tritt die Kundmachung der k. k. Polizei-Direction vom 28. October 1874, soweit sie sich auf das Wiener Gemeindegebiet bezieht, außer Kraft.

Die Kundmachung vom 12. April 1895, Z. 169.672 ex 1894, bestimmt, daß im engen Theile der Hechtengasse im IV. Bezirke zwischen den Häusern Nr. 12 und 17 nur im Schritte gefahren werden darf.

Mit Kundmachung vom 13. Mai 1895, Z. 67.319, wurde der Verkehr von Kohlen- und anderem Lastenfuhrwerk in der Strecke der Hernalser Hauptstraße im XVII. Bezirke zwischen der Gürtelstraße und der Calvarienberggasse verboten.

Mit Kundmachung vom 17. Mai 1895, Z. 88.538, wurde der Verkehr von Fuhrwerk jeder Art in der Strecke der Mondscheingasse im VII. Bezirke, zwischen der Neubaugasse und Zollergasse, nur in der Richtung von der Neubaugasse gegen die Zollergasse gestattet.

Die Kundmachung vom 21. Februar 1896, Z. 126.414 ex 1894, enthält das Verbot des Befahrens der Berggasse im IX. Gemeindebezirke in der Strecke zwischen der Währingerstraße und Liechtensteinstraße durch schweres Fuhrwerk. Von diesem Verbote ist jenes den Steigungsverhältnissen dieser Gasse entsprechend bespannte Fuhrwerk ausgenommen, welches die Zu- und Abfuhr von Gütern für die in der vorbezeichneten Straßenstrecke ansässigen Wohnparteien und Gewerbetreibenden besorgt und hat die Zufahrt von solchem Fuhrwerke zu den betreffenden Häusern und somit die Abfahrt, beziehungsweise Weiterfahrt in der Richtung gegen die Währingerstraße zu erfolgen.

Mittels Kundmachung vom 21. Februar 1896, Z. 183.169 ex 1895, wurde die Durchfahrt von Fuhrwerk aller Art durch die Schmelzgasse im II. Bezirke in der Richtung von der Taborstraße gegen die Große Mohrengasse, bzw. Praterstraße untersagt.

Mit Kundmachung vom 27. März 1896, Z. 207.802 ex 1895, wurde zur Verhütung von Unfällen und Verkehrsstockungen in dem engen Theile der Wiedner Hauptstraße vom Hause Nr. 14 Wiedner Hauptstraße bis zur Paulanerkirche und an der Kreuzungsstelle bei der letzteren der Verkehr von Lastenfuhrwerk aller Art in der oben bezeichneten Strecke der Wiedner Hauptstraße untersagt.

Derlei Fuhrwerke haben, wenn sie:

a) in der Richtung von der Magleinsdorferstraße kommen, entweder durch die Waggasse gegen die Margarethenstraße oder durch die Floragasse, Gußhausstraße und Karls-gasse oder auch durch die Taubstummengasse und Wohllebengasse gegen die Lastenstraße, ferner wenn sie

b) von der Favoritenstraße herabkommen, einerseits durch die Floragasse gegen die Wiedner Hauptstraße aufwärts, andererseits durch die Gußhausstraße und Karls-gasse oder auch durch die Taubstummengasse und Wohllebengasse gegen die Lastenstraße, endlich wenn sie

c) von der Stadtseite über die Elisabethbrücke kommen, sogleich nach Passirung der letzteren auf der Lastenstraße nach rechts oder links abzuweichen.

Ausgenommen von jenem Verbote sind nur jene Lastenfuhrwerke, welche bei den in der oben bezeichneten Strecke gelegenen Häusern oder Geschäfts-Etablissements Lasten abzugeben oder aufzunehmen haben.

Mit Kundmachung vom September 1896, Z. 77.614, wurde die bezüglich der Regelung des öffentlichen Verkehrs in Wien am 24. März 1882, Z. 77.614, erlassene Kundmachung neuerlich verlautbart; dieselbe lautet:

1. Das Aushängen der Waren vor den Auslagen wird unter der Bedingung gestattet, daß die ausgehängten Waren die Sicherheit und Bequemlichkeit des Publicums in keiner Weise gefährden.

Dieselben dürfen daher vom Erdboden bis zur Höhe von sieben Schuh (2.21 Meter) nicht mehr als sechs Zoll (15 Centimeter) und über diese Höhe von sieben Schuh nicht mehr als einen Schuh (31 Centimeter) über das Portal hervorragen, und ist in beiden Fällen für die Hintanhaltung jeder den Straßenverkehr hemmenden oder störenden Bewegung der ausgehängten Waren durch eine angemessene Befestigung derselben Sorge zu tragen.

2. Für die Reinigung der Portale, sowie für das Ordnen und Aushängen der Waren wird die Zeit bis 9 Uhr morgens ohne Rücksicht auf die Jahreszeit gleichmäßig für alle Bezirke bestimmt.

3. Das Aufstellen der Waren, sowie das Abwägen und Liegenlassen der Kisten und Colli und sonstiger, den Verkehr hindernder Gegenstände auf der Straße, bzw. den Trottoirs, ist aus Verkehrsrücksichten unbedingt verboten.

4. Das Verbot des Befahrens der Trottoire mit Handkarren bleibt in Wirksamkeit.

5. Das Aufladen der Waren auf die Fracht- und Streifwägen und das Abladen von denselben hat, wo es möglich ist, in den Hofräumen zu geschehen; wo dies jedoch nicht ausführlich erscheint, ist das Auf- und Abladen thunlichst zu beschleunigen.

Die gleichzeitige Aufstellung von mehr als einem Fracht- oder Lastwagen vor den Geschäfts-localitäten ist zwar, aber nur dort gestattet, wo es unvermeidlich ist und ohne alle Weirung des freien Verkehrs geschehen kann, und ist das Auf- und Abladen derselben jedenfalls ohne Verzug vorzunehmen.

Die Übertretung dieser Vorschriften wird nach den Bestimmungen des § 93 des Gemeindestatutes mit Geldstrafen bis zu zweihundert Gulden oder Arreststrafen bis zu vierzehn Tagen geahndet.

Zur Vermeidung von Unglücksfällen, welche bei Schneefall oder Glatteis für die Fußgeher entstehen können, wurde mit Kundmachung des Magistrates vom 10. October 1895, Z. 177.697, Folgendes verordnet:

1. Die Eigenthümer, Administratoren, Pächter oder Besorger der Häuser, der Baugründe oder sonstigen Plätze in sämmtlichen Bezirken Wiens, in den Bezirken X bis inclusive XIX nur

innerhalb der verbauten geschlossenen Bezirksteile, haben bei einem Schneefalle das Trottoir oder den Gehweg längs ihrer Realität schleunigst vom Schnee reinigen und sohin, wenn das Trottoir oder der Gehweg gepflastert ist, allsogleich mit Sand oder Asche bestreuen zu lassen. Beim Glatteise ist das Trottoir oder der Gehweg jederzeit allsogleich mit Sand oder Asche bestreuen zu lassen.

Ist das Trottoirpflaster über 2 Meter breit, so ist von Seite der Hauseigentümer, Administratoren, Pächter oder Hausbesorger dasselbe nur in einer Breite von 2 Meter von der Hausflucht gegen die Straße vom Schnee und Eis zu reinigen und mit Sand oder Asche bestreuen zu lassen, beim Glatteise aber das Trottoir in seiner ganzen Breite bestreuen zu lassen.

In Gassen, wo keine eigentliche Trottoirpflasterung besteht, ist von Seite der Hauseigentümer, Administratoren und Pächter ein Fußweg von mindestens 1.25 Meter in der Breite längs ihrer Realität reinigen und bei Glatteis bestreuen zu lassen.

2. Bei einem während der Nacht eingetretenen Schneefalle, Froste oder Glatteise hat die Reinigung, Aufeisung oder Bestreuung jedesmal zeitlich früh, und zwar längstens bis 7 Uhr morgens, bei fortbauendem Unwetter aber auch wiederholt während des Tages, und zwar in der Art zu geschehen, daß die Trottoire und Gehwege stets gefahrlos begangen werden können.

3. Der Schnee aus den Realitäten und von den Dächern darf nicht auf der Straße abgelagert werden, sondern ist, wenn kein anderer Privatplatz zur Verfügung steht, auf die angewiesenen Abladepplätze zu bringen. Der Transport hat in der Weise zu geschehen, daß ein Herabfallen des Schnees auf die Straße vermieden wird.

Das Herabwerfen des Dachschnees hat mit aller nöthigen Vorsicht gegenüber den Passanten und zu einer Zeit zu erfolgen, in welcher die Passage eine weniger frequente ist.

4. Die Nichtbefolgung dieser Anordnung wird auf Grund des § 93 des Gemeindestatutes vom 19. December 1890, L.-G.- und V.-Bl. Nr. 45, mit einer Geldstrafe bis zum Betrage von 200 fl. ö. W. oder mit einer Arreststrafe bis zu 14 Tagen an dem Schuldtragenden geahndet. Nach Maßgabe eintretender Umstände wird in Fällen der unterlassenen Aufeisung, sowie der unterlassenen Bestreuung die Anzeige an das competente Strafgericht geleitet und in allen Fällen dieser Unterlassungen die nöthige Verfügung auf Gefahr und Kosten der Säumigen getroffen werden.

Die k. k. Sicherheitswache ist beauftragt, damit die am Morgen vorzunehmende erste Reinigung und Bestreuung der Gehwege rechtzeitig erfolge, auf ihrem in den frühen Morgenstunden vorzunehmenden Rundgange die Verpflichteten etwa durch Läuten an der Haushorglocke an ihre diesfällige Obliegenheit zu erinnern.

Der Wiener Magistrat hat ferner unterm 11. October 1894 nachstehende Instruction für jene Magistratsbeamten, welche bei Schneefall oder Glatteis zur Vornahme der Trottoirs-Respicierungen bestimmt werden, erlassen:

§ 1.

Bei Schneefall oder Glatteis werden die Trottoire oder Gehwege längs der Häuser im ganzen Gemeindebezirke von gemeinschaftlichen Commissionen, bestehend aus Beamten der k. k. Polizeibehörde und des Magistrates (bei welchen auch ein Bezirksausschuß intervenieren wird), zu dem Ende respiciert, damit die auf die Reinhaltung und Bestreuung des Trottoire bezügliche Magistrats-Verordnung allenthalben genau befolgt werde. Der Bezirksamtsleiter bestimmt, ob und wann eine solche Respicierung vorzunehmen ist.

§ 2.

Der zu diesen Respicierungen designierte Magistratsbeamte hat sich daher, sobald eine Respicierung angeordnet wurde, unverweilt auf das k. k. Polizeicommissariat des ihm zugewiesenen Bezirksteiles zu begeben und sich mit dem von Seite der k. k. Polizeibehörde zu demselben Zwecke delegierten Beamten in das Einvernehmen zu setzen und den vom Bezirksvorsteher namhaft gemachten Bezirksausschuß von der Respicierung zu verständigen.

§ 3.

Jede dieser Commissionen hat hierauf sämmtliche Trottoire oder Gehwege des ihr zugewiesenen Bezirksteiles zu begehen und zu dem Ende in Augenschein zu nehmen, ob dieselben vorschriftsmäßig vom Schnee und Eise gereinigt und bestreut worden sind.

§ 4.

Findet diese Commission, daß vor einer Realität das Trottoir oder der Gehweg nicht vorschriftsmäßig gereinigt oder bestreut ist, so hat sie den Hauseigentümer, Administrator, Pächter oder Hausbesorger auf die Gasse zu rufen, ihn auf das unterlassene Saumfal aufmerksam zu machen und zur Abhilfe zu ermahnen.

§ 5.

In dem Falle, als der Schuldtragende nicht zur Hand wäre, ist eine andere, in der Nachbarschaft wohnhafte, vertrauenswürdige Person auf die Unterlassung aufmerksam zu machen.

§ 6.

Wird der Ermahnung zur Reinigung und Bestreuung des Trottoirs keine Folge geleistet, so ist dieselbe auf Kosten des Säumigen von amtswegen zu veranlassen. In diesem Falle hat der Magistratsbeamte einen oder zwei Tagelöhner der Säuberungsanstalt zu requirieren und durch sie die Reinigung und Bestreuung zu bewerkstelligen.

§ 7.

Nach beendeter Respiciierung sind die Nummern und Gassen jener Häuser, vor welchen die Trottoire nicht vorschriftsmäßig gereinigt und bestreut befunden wurden, genau in ein Verzeichnis zu bringen.

§ 8.

In dieses Verzeichnis sind jene Beträge, welche für die Reinigung und Bestreuung von amtswegen aufgelaufen sind, aufzunehmen; dasselbe ist von den Commissionmitgliedern zu unterfertigen und hat am Schlusse jedesmal die Clausel zu enthalten, daß die Säumigen auf die Unterlassung aufmerksam gemacht und zur Abhilfe ermahnt wurden. Ferner ist der Name, Stand und Wohnort der im § 5 erwähnten Person in diesem Verzeichnisse ersichtlich zu machen, die Stunde der vorgenommenen Revision anzugeben und beizusetzen, ob mit der Reinigung des Trottoirs oder Gehweges bei dem Erscheinen der Commission bereits begonnen und ob die Respiciierung nach stattgefundenem Schneefalle vorgenommen wurde.

Dieses Verzeichnis ist noch am Tage der vorgenommenen Respiciierung im Bezirksamte abzugeben.

§ 9.

Der Magistratsbeamte hat sich bei dieser Function mit Anstand und Gelassenheit zu benehmen und sich in keinem Falle mit den Parteien in ein Gezänke oder einen Wortstreit einzulassen. —

Benützung städtischen Straßengrundes durch Private. — Zur Anbringung von Gewölbsportalen, Schaukasten, Sonnenschutzplachen, Gewölbsportal-Laternen, welche städtischen Straßengrund in Anspruch nehmen, bzw. in den Luftraum der öffentlichen Straßen hineinragen, ist die Bewilligung des Magistrates erforderlich. Solche Bewilligungen wurden erteilt:

	im Jahre		
	1894	1895	1896
zur Anbringung von			
Gewölbsportalen mit Plachen	139	192	186
„ ohne „	74	80	68
Schaukasten	165	182	207
Sonnenschutzplachen	231	306	301
Gewölbsportal-Laternen	203	268	313

Die Zahl der vom Magistrate, bzw. den magistratischen Bezirksämtern gefällten Straferkenntnisse wegen Übertretung von straßen-, sicherheits- und reinlichkeitspolizeilichen Vorschriften bezifferte sich im Jahre 1894 mit 6423, 1895 mit 7566 und 1896 mit 8308.

D. Telegraphen-, Telephon-, Rohrpost-Anlagen.

Die Gemeinde Wien besitzt für ihren eigenen dienstlichen Verkehr ein ziemlich ausgedehntes Netz von Telegraphen-, Telephon- und Signalleitungen.

Der größte Theil davon steht unter der Leitung der städtischen Feuerwehr und wird in dem Abschnitte „Feuerlöschwesen“ das Wichtigste über diese Anlagen gesagt werden.

Ein anderer Theil des Netzes dient vornehmlich für den Betrieb der Hochquellen-Wasserleitung.

Außerdem besitzt die Gemeinde 20 städtische Telephonstationen mit den zugehörigen Leitungen.

Mit Beginn des Jahres 1895 wurde das bis dahin der Wiener Privat-Telegraphen-Gesellschaft gehörige Wiener Local-Telephonnetz in den Staatsbetrieb übernommen.

Im selben Jahre wurde zwischen der Gemeinde Wien und der Staatsverwaltung ein Übereinkommen angebahnt, dem zufolge der für die Straßenbenützung entfallende Grundzins in Zukunft nicht mehr eingehoben werden soll. Dagegen sollte der Gemeinde für sämtliche von ihr abonnierte Telephon-Sprechstellen eine 50%ige Ermäßigung zugestanden werden.

Dieses Übereinkommen wurde am Beginn des Jahres 1896 abgeschlossen.

Späterhin wurden neuerdings Berathungen mit der Post-Direction, bzw. dem k. k. Handelsministerium wegen der Benützung des städtischen Grundes zur Herstellung von Telegraphen- und Telephonleitungen eingeleitet, welche im Jahre 1896 noch nicht abgeschlossen waren.

Zu Ende des Jahres 1896 war die Gemeinde Abonnentin von 59 Telephon-Sprechstellen (Haupt- und Nebenstationen).

Behufs Bewilligung von Kabellegungen, Aufstellung von Leitungsmasten, Kabelthürmen u. s. w. auf städtischem Grunde wurden

im Jahre	Localcommissionen	Erhebungen und Nachsichten
1894	22	150
1895	26	92
1896	35	140

vorgenommen.