

X. Verkehrswege und Verkehrsmittel.

A. Verkehrswege.

a) Gemeindeftraßen.

1. Straßbenennungen.

Im Jahre 1899 wurden neu benannt:

Im II. Bezirke: der Dürnkrußplatz, zwischen Engerth- und Vorgartenstraße, zur Erinnerung an den Sieg Rudolfs von Habsburg über König Ottokar von Böhmen am 26. September 1278; die Feuerbachstraße, Quergasse zwischen Wachaustraße und Altplatz im k. k. Prater, nach dem Historienmaler Anselm Feuerbach; die Haussteinstraße, Cat.-Parc. 4120/11 und 4120/12, nach der Felseninsel Hausstein, welche die Ruinen der Burg gleichen Namens trug und durch deren Sprengung der ehemals der Schifffahrt gefährliche Donauwirbel beseitigt wurde; der Höchstädtplatz, der Platz nächst der Strom- und Dresdnerstraße, zur Erinnerung an den Sieg der österreichischen Truppen in der Schlacht von Höchstädt; der Altplatz, Platz im k. k. Prater, in den die Obermüllner-, Schrozberg- und Hillerstraße münden, nach dem Director der kaiserl. Sammlungen Dr. Albert Alig; der Leipzigerplatz, der Platz zwischen Wez- und Leipzigerstraße und Burghard- und Hannoverstraße; die Meldemannstraße, die Straße zwischen Stellwagstraße und dem Platz C.-P. 5025; der Mortaraplatz, zwischen Traisengasse, Pasetti- und Leystraße, zur Erinnerung an das am 21. März 1849 stattgefundene siegreiche Gefecht der von Erzherzog Albrecht geführten Österreicher über die Italiener; die Obermüllnerstraße, die zweite Parallelstraße von der Ausstellungsstraße mündend in den Altplatz im k. k. Prater, nach dem Landschaftsmaler Adolf Obermüllner; die Romanogasse, die neu eröffnete Quergasse zwischen Brigittenaauerlände und Klosterneuburgerstraße, zur Erinnerung an den im Jahre 1882 verstorbenen Wiener Architekten Johann Romano Ritter von Ringe; die Adalbert Stifterstraße, die Straße zwischen Brigittenaauerlände und Jägerstraße; die Schrozbergstraße, Quergasse zwischen Ausstellungs- und Obermüllnerstraße im k. k. Prater, nach dem Portraitmaler Franz Schrozberg; die Teuffenbachstraße, die neueröffnete Querstraße zwischen Engerth- und Quaistraße, C.-P. 4093/2 und 4093/3, nach dem im Jahre 1653 verstorbenen berühmten Heerführer Rudolf Freiherrn von Teuffenbach; die Unterbergergasse, die neu eröffnete Quergasse zwischen Karajan- und Wasnergasse, nach dem 1758 zu Wien verstorbenen Maler Michael Unterberger, der nach van Schuppens Ableben Director der Kunstakademie war; die Wolmutstraße, die Quergasse zwischen Ausstellungs- und Wachaustraße im k. k. Prater, nach dem Bürger und Zeichmeister der Wiener Steinmeße Bonifaz Wolmut;

im III. Bezirke: die Göschlgasse, die zwischen Heger- und Gerlgasse neu eröffnete Gasse, nach Karl und Theresia Göschl, welche ihr ganzes Vermögen zu Stiftungen für Bewohner des III. Bezirkes gewidmet haben; die Rottendorfergasse, die neu eröffnete Gasse am Favoriten-Sammelcanale im Erdbergermaiss, C.-P. 2706 und 2363/7, nach dem Dörfchen Rottendorf, einer Ansiedlung flandrischer Gärtner an den Grenzen des späteren Dorfgebietes Erdberg;

im IV. Bezirke: der Karlsplatz, der zwischen Karlskirche und Obstmarkt, Technik und Künstlerhaus entstandene Platz;

im IX. Bezirke: die Nordbergstraße, die neu eröffnete Abfahrtstraße vom Kaiser Franz Josef-Bahnhoofe, nach dem verstorbenen Polizei-Director von Wien Roe von Nordberg; die Zimmermannsgasse, der neu entstandene Gassentheil zwischen der Alferstraße und der Kinderhospitalgasse;

im X. Bezirke: die Hengigasse, die neu eröffnete Parallelgasse zur Humbergerstraße, zur Erinnerung an weiland Generalmajor Heinrich Henzi Edlen von Arthurm; die Patrubangasse, die linksseitige erste Parallelgasse zur Humbergerstraße, zur Erinnerung an den verstorbenen k. k. Notar und Obmann des Ortschaftsrathes Dr. Franz von Patruban;

im XI. Bezirke: die Schneidergasse, die in der Verlängerung der Dampfmühlgasse eröffnete Gasse, nach dem gewesenen Gemeinderathe der bestandenen Gemeinde Simmering, Johann Schneider;

im XIII. Bezirke: die Dampierregegasse, die an dem Officierwohnhaus der k. u. k. Infanterie-Cadettenschule gelegene Gasse, nach dem berühmten Dampierre'schen Reiterregimente, das am 11. Juni 1619 unter Führung seines Hauptmannes Gilbert Sauthelmer dem Kaiser Ferdinand zu Hilfe kam, als er von den protestantischen Ständen unter Anführung Thonradels bedroht wurde; die Dreyhausengasse, C.-P. 606/164 und 603/133, nach dem im Jahre 1884 verstorbenen, um die Hebung der ehemaligen Ortsgemeinde Breitensee und die Erbauung der diesen Ort berührenden Tramwaystrecke sehr verdienten Gustav Dreyhausen Edlen von Ehrenreich; die Leyserstraße, die Straße nächst der k. u. k. Cadettenschule, zur Erinnerung an den Kriegsrath und obersten Zeugmeister der niederösterreichischen Lande Ulrich Leyser, der während der ersten türkischen Belagerung der Stadt Wien (1529) neben dem obersten Feldhauptmann Niklas Graf zu Salm, dem FML. Wilhelm Freiherrn von Roggendorf und dem Proviandmeister May von Leopoldsdorf sich um die Vertheidigung seiner Vaterstadt verdient gemacht hat; die Prochstraße, C.-P. 603/137, zur Erinnerung nach dem im Jahre 1877 verstorbenen Liedercomponisten Heinrich Proch; die Rottstraße, die im Bezirkstheile Penzing bestehende Straße V, C.-P. 602 und 603/140, nach dem verstorbenen Charakter-Darsteller Karl Rott; die Straßgischwandtnerstraße, die Straße X, C.-P. 602/144, im Bezirkstheile Penzing, nach dem verstorbenen Maler Anton Straßgischwandtner; die Stechhovengasse, die Gasse C.-P. 224/16 zwischen Elßler- und der bereits bestehenden Stechhovengasse; Wienzeile linke, die am linken Wienfluszufer im XIII. Bezirke neu entstandene Straße C.-P. 718/2, Penzing; die Winkelbreitengasse, die Quergasse zur Speisfingerstraße, C.-P. 488/40, im Ried Winkelbreiten gelegen;

im XIV. Bezirke: der Kaiser Franz Josef Jubiläums-Kinderspielplatz, der von Karl Preysing der Gemeinde Wien geschenkte Grund C.-P. 350/1 und 351/1;

im XVI. Bezirke: die Weinheimergasse, die neu eröffnete Gasse, welche sich längs der Stadtbahn hinzieht, nach dem langjährigen Mitgliede der bestandenen

Gemeindevertretung von Ottakring, Begründer des Ottakringer Kirchenbauvereines, Lorenz Weinheimer;

im XVII. Bezirke: die Luchtengasse, die zwischen der Promenade- und Waldegghofgasse neu eröffnete Straße, nach der in der Nähe gelegenen Ried „Luchten“;

im XIX. Bezirke: die Flotowgasse, die neu eröffnete Gasse zwischen Krottenbachstraße und Weinberggasse, nach dem Componisten Friedrich von Flotow.

Als Fortsetzung schon bestehender benannter Verkehrsadern wurden benannt:

Im III. Bezirke: die Baumgasse, die Verlängerung derselben im Erdbergermais, C.=P. 3128/2; die Erdbergerstraße, die Verlängerung derselben im Erdbergermais C.=P. 3132;

im XIII. Bezirke: die Ameisgasse, die Fortsetzung der gleichnamigen Gasse im Bezirksteile Penzing, C.=P. 603/142, 603/136, 603/135 und 606/161; die Einwanggasse, die Verlängerung der gleichnamigen Gasse im Bezirksteile Penzing, C.=P. 738; die Felbigergasse, die Verlängerung der gleichnamigen Gasse im Bezirksteile Penzing, C.=P. 603/138; die Goldschlagstraße, die Verlängerung der gleichnamigen Straße im Bezirksteile Penzing, C.=P. 603/137; die Märzstraße, die Verlängerung der gleichnamigen Straße im Bezirksteile Penzing, C.=P. 606/165 und 606/171; die Mägnergasse, die Verlängerung der gleichnamigen Gasse im Bezirksteile Penzing, C.=P. 606/169 und 606/170;

im XVI. Bezirke: die Lienfeldgasse, die an Stelle des demolierten Hauses Dr.-Nr. 167 Ottakringerstraße durchzuführende Gasse zwischen der Thalia- und Ottakringerstraße.

Abgeändert wurden:

Im I. Bezirke: die bisherige „Magistratsstraße“ in Felderstraße, zur Erinnerung an den Bürgermeister Dr. Cajetan Felder;

im IV. Bezirke: die bisherige „Zelgasse“ in Johann Straußgasse;

im XIII. Bezirke: die „Hiezing-Quai“ benannt gewesene Gasse in Eduard Kleingasse, nach dem am 1. Februar 1894 verstorbenen langjährigen Mitgliede der Gemeindevertretung Hiezing, Obmann des Ortsschulrathes, Hof- und Gerichtsadvocaten Dr. Eduard Klein;

im XVIII. Bezirke: die „Währing-Weinhauerstraße“ in Währingerstraße. Brücken wurden benannt:

Im III. Bezirke: die Marxerbrücke, die im Zuge der Marxergasse aufzustellende Fahrbrücke;

im XVIII. Bezirke: die Kreuzgassen-Brücke, über den Bahneinschnitt der Vorortelinie führend; die Schumannsgassen-Brücke, über den Bahneinschnitt der Vorortelinie führend.

2. Herstellung und Erhaltung der Straßen.

Das Flächenmaß der in der regelmäßigen Erhaltung der Gemeinde stehenden Straßen, Gassen und Plätze, einschließlich der Trottoirs, Gehwege, Reitsteige und Radfahrwege betrug am Ende des Jahres 1899 10,897.430 m², wovon 7,925.150 m² auf Fahrbahnen, Plätze, Spiegel, Talus, Radfahrwege zc. und 2,972.280 m² auf Trottoirs, Gehwege und Reitsteige entfallen.

Der Flächenzuwachs an Gemeindestraßen gegenüber dem Jahre 1898 beträgt insgesamt 182.085 m² und ist durch die Eröffnung neuer und die Verlängerung und

Verbreiterung bestehender Straßen entstanden. Hierbei ist zu bemerken, daß der Zuwachs sich nur auf solche Straßenflächen bezieht, welche im Laufe des Berichtsjahres durch Beschotterung oder Pflasterung für den allgemeinen Verkehr benützlich gemacht wurden, während jene Flächen, welche als Straßengründe im Grundbuche zwar abgeschrieben, aber noch nicht in gang- oder fahrbaren Zustand versetzt wurden, nicht mit eingerechnet sind.

Vergleicht man die einzelnen Bezirke, so zeigt sich, daß an dem Straßenzuwachs hauptsächlich die Bezirke II, Leopoldstadt (mit 17.333 m²), X, Favoriten (mit 10.176 m²) XIII, Hiezing (mit 16.647 m²), XVI, Ottakring (mit 27.284 m²), XVII, Hernals (mit 12.841 m²) und XVIII, Währing (mit 29.348 m²) beteiligt sind, und daß im allgemeinen in den Bezirken I bis X ein Zuwachs von 67.310 m², in den neu angegliederten Bezirken XI bis XIX ein solcher von 114.775 m² stattfand.

Von wichtigeren Straßenherstellungen und anderen für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dienenden Ausführungen im Jahre 1899 sind folgende hervorzuheben:

Im I. Bezirke: Die Asphaltierung der Elisabethstraße vor Nr. 12 und 14 und der Kupfer Schmiedgasse; die Erneuerung des Asphaltpflasters in der Kärnthnerstraße von Nr. 3 bis zur Donnerergasse, dann in der Seilergasse von Nr. 1 bis 7; die Auswechslung des schadhafteu Metallpflasters durch Asphaltpflaster in der Reichsrathsstraße, zwischen der Stadion- und Lichtenfelsgasse und zwischen der Felder- und Grillparzerstraße.

Im II. Bezirke: Die Regulierung und Umpflasterung der Franzensbrückenstraße, anlässlich der Eröffnung der neuen Franzensbrücke; die Inangriffnahme der großen Regulierung der Ausstellungsstraße, vom „Eisvogel“ bis zur Vorgartenstraße.

(Von dieser Regulierung wurden im Berichtsjahre die Seitenfahrbahn entlang der Roth'schen Gründe und die Strecke der Ausstellungsstraße vom Lagerhause bis zur Vorgartenstraße vollkommen fertiggestellt.)

Die Straßenherstellungen auf den vormals Roth'schen Gründen, und zwar die unbenannte Gasse I, die Stuverstraße zwischen der Gasse I und der Hartfortstraße, die Hartfortstraße zwischen der Ausstellungsstraße und Stuverstraße und die Wolfgang-Schmälzgasse zwischen der Ausstellungsstraße und dem Sterneek-Platze.

Im III. Bezirke: Die Regulierungen des Heumarktes vom Kennweg bis zur Salesianergasse, der Pragerstraße bei der Franzensbrücke und der Fasangasse zwischen der Heger- und Gerlgasse.

Im IV. Bezirke: Die Straßenherstellungen am Karlsplatze nächst der Haltestelle der Stadtbahn, die Regulierung der Allee-gasse zwischen der Panigl-gasse und Guisshausstraße und kleinere Regulierungen in der Großen Neugasse, Hechtengasse und am Mittersteig.

Im V. Bezirke: Die streckenweisen Regulierungen in der Schönbrunnerstraße und in der Wienstraße.

Im VII. Bezirke: Die Regulierung der Westbahnstraße von der Kaiserstraße bis zum Urban Loritz-Platz.

Im IX. Bezirke: Die Regulierungen der Lazarethgasse von Nr. 27 bis zum Zimmermannsplatze und der Ruzsdorferstraße von der Währingerstraße bis zur Alserbachstraße; die Holzstückelpflasterungen der Garnisonsgasse zwischen der Schwarzspanierstraße und Rothen-Hausgasse und die Regulierung des inneren Währinger-Gürtels zwischen der Severingasse und Währingerstraße.

Im X. Bezirke: Die Holzstöckelpflasterung in der Replergasse vor Nr. 8 und 10, die Neupflasterung der Windtenstraße von der Triesterstraße bis zum neuen Wasserwerke und die Straßenherstellung in der Wienerbergstraße vor der Gasfabrik.

Im XI. Bezirke: Die Neupflasterung der Kopalgasse von Nr. 37 bis zur Dorfstraße und der Döblerhoffstraße entlang des Viehhofes.

Im XII. Bezirke: Die Umpflasterung der Meidlinger-Hauptstraße von Nr. 76 bis zur Philadelphia-Brücke und die Straßenherstellungen in der Zenogasse und der Schönbrunner-Allee.

Im XIII. Bezirke: Die Neupflasterung der Winkelmannstraße zwischen der Schwendergasse und Weiglstraße (vor der Schule mit Holzstöckeln); die Regulierung der Kendlersstraße zwischen der Hütteldorferstraße und Spallartgasse und die Straßenherstellungen in der Enkelstraße, Bernhardtstraße und Huttengasse.

Im XIV. Bezirke: Die Straßenherstellungen in der Selzergasse, Meißelstraße, Beckmannstraße und Flachgasse.

Im XV. Bezirke: Die Regulierung des Mariahilfergürtels bei der Mariahilferstraße und die Regulierung des Neubaugürtels und der verlängerten Westbahnstraße am Urban Loritz-Platz.

Im XVI. Bezirke: Die Pflasterung des Marktplatzes am Yppenplatz, die Umpflasterung des äußeren Lerchenfeldergürtels bei der Koppstraße und die Straßenherstellungen in der Seeböck-, Speckbacher-, Eßlinger- und Wurlitzergasse.

Im XVIII. Bezirke: Die Straßenherstellungen in der Hofstattgasse, Rieglergasse und Dittesgasse.

Im XIX. Bezirke: Die Umpflasterung der Heiligenstädterstraße von der Mooslaßengasse bis zum Nußdorferplatz und die Straßenherstellungen in der Hochschulstraße, Begagasse und Dittesgasse.

Radfahrwege wurden in der Alzeile im XVII. Bezirke, dann am inneren Gürtel im Gebiete des XV. und IX. Bezirkes in jenen Strecken, welche im Berichtsjahre zur Regulierung gelangten, hergestellt. —

Mit Stadtrathsbeschluss vom 9. November 1899 wurde die Anordnung getroffen, daß in Straßen mit bestehendem oder wenigstens projectiertem Tramwayverkehre, in welchen ein directer Anschluß des Trottoirs an die Fahrbahn besteht, künftighin bei Umpflasterungen oder Trottoirherstellungen zur Abgrenzung des Trottoirs — gleichviel aus welchem Material es besteht — untermauerte Granitrandsteine zu verwenden sind. —

Um den Übelständen vorzubeugen, welche durch gleichzeitige Aufgrabungen des Straßenkörpers in ein und derselben Straße durch verschiedene Unternehmungen verursacht werden, wurden derlei gleichzeitige Aufgrabungen auf Grund des Präsidial-Auftrages vom 20. November 1899, Z. 11.423, unterjagt.

Außerdem wurde mit Kundmachung des Magistrates vom 23. November 1899, M.-Z. 200.241, die Verfügung getroffen, daß künftighin bei jeder Aufgrabung des Straßenkörpers der betreffende Unternehmer seinen Namen unter Bezeichnung der die Aufgrabung bedingenden Arbeit an einer geeigneten Stelle anzubringen und bis zur Wiederinstandsetzung des Straßenkörpers zu belassen hat. —

Bezüglich des Betriebes der städtischen Pflastersteinbrüche in Oberösterreich (Marbach bei Mauthausen, Windegg und Lina) ist zu bemerken, daß der Gemeinderath am 21. April 1899 die provisorische Bestellung eines Werkmeisters für die Steinbrüche in Windegg und Lina mit einem Jahresgehälter von 1000 fl. und Natural-

wohnung, sowie die Wiederauflassung der im Vorjahre systemisierten provisorischen Adjunktenstelle beschlossen hat. Dem Werkleiter der gesammten Brüche wurde für die Versorgung der Schreibgeschäfte ein monatlicher Beitrag von 20 fl. bewilligt.

Mit Beschluß vom 24. November 1899 hat der Gemeinderath die Bestellung eines dritten Bruchaufsehers für die Steinbrüche in Marbach mit dem Wochenlohn von 13 fl. genehmigt.

Mit dem Erlasse der k. k. Bezirkshauptmannschaft Perg vom 20. Juli 1899 wurde die Wiederinbetriebsetzung des sogenannten Schmidbergerbruches in Windegg bewilligt. Aus Betriebsrücksichten erfolgte über Stadtrathsbeschuß vom 12. April 1899 die Erwerbung der Wiesengründe Cat.-Parcelle 9 und 555 und die Renovierung des im Vorjahre angekauften Hauses Nr. 27 Windegg.

In den Marbacher Steinbrüchen wurde eine größere Waldfläche abgedeckt, um die Steinbrüche erweitern zu können.

Nicht gepflasterte Straßen.

Das Ausmaß der nicht gepflasterten (macadamisierten oder beschotterten) Flächen der von der Gemeinde erhaltenen Straßen, Gassen und Plätze betrug am Ende des Berichtsjahres 5,519.201 m² wovon 4,574.685 m² auf die Bahnhöfe und 944.516 m² auf die Gehwege entfallen.

Der Zuwachs an Schotterstraßen hat 35.887 m² betragen; davon entfallen 30.840 m² auf Bahnhöfe und 5047 m² auf Gehwege.

Die Kosten der Instandsetzung neu eröffneter Schotterstraßen, der Reconstruction bestehender Schotterstraßen und der ausgeführten Kinnjal- und Übergangspflasterungen in diesen Straßen haben 265.350 fl. 2 kr. betragen.

Erhaltung der Schotterstraßen.

Die Erhaltung der Schotterstraßen erfolgte im Jahre 1899 in derselben Weise wie im Vorjahre.

Es gelangten hiebei 89.396 m³ Gebirgsschlagelschotter und 32.852 m³ Rundschotter, Rundriesel und Schlackenschotter, zusammen daher 122.248 m³ Schotter zur Verwendung, dessen Beschaffung einen Aufwand von 437.719 fl. 11 kr. verursachte.

Zur Bewalzung der beschotterten Straßen standen wie im Vorjahre 16 Stück Walzen für Pferdebespannung zur Verfügung.

Für die Vermietung der Straßenwalzen an Private wurden mit Stadtrathsbeschuß vom 6. September 1899 nachstehende Grundsätze aufgestellt:

1. Für jeden Tag der Benützung ist eine Vergütung von 5 fl. zu entrichten, und gilt dies für den ganzen angesuchten Zeitraum auch dann, wenn die Walze erst nach dem Beginn oder vor Ablauf dieses Zeitraumes abgeholt, bezw. zurückgestellt werden sollte.

2. Die Zurückstellung der Walze hat unter strenger Einhaltung des vereinbarten Endtermines zu erfolgen.

3. Die Beführung der Walze aus dem Magazine, sowie die Zurückstellung derselben ist durch den Mieter auf seine Kosten zu veranlassen.

4. Der Mieter haftet der Gemeinde für jeden während des Gebrauches oder des Hin- und Rücktransportes an der Walze eingetretenen Schaden, sei es, daß derselbe durch ihn selbst, durch das Verschulden dritter Personen oder durch Zufall verursacht worden ist.

5. Die Walze ist unverkehrt und in gereinigtem Zustande in das vom Stadtbauamte bezeichnete Depôt zurückzustellen. Bei der Zurückstellung hat ein städtisches Organ anwesend zu sein und dem Mieter hierüber eine Bescheinigung auszustellen, jedenfalls aber sogleich an den Magistrat zu berichten.

6. Wenn die Zurückstellung nicht rechtzeitig erfolgt, so trifft den Mieter für jeden Tag, um welchen die Zurückgabe verzögert wird, abgesehen von der Vergütung von 5 fl., eine Conventionalstrafe von 20 fl. per Tag, wobei jedoch die Verpflichtung zum Erlasse des etwaigen, die Conventionalstrafe übersteigenden Schadens aufrecht bleibt.

7. Die Vergütung ist vor der Übernahme, u. zw. für die ganze obige Dauer einzuzahlen. Desgleichen ist eine Caution von 50 fl. im Vorhinein zu erlegen, welche als Pfand für die Erfüllung der vertragmäßigen Verbindlichkeit haftet, und welche erst ausgefolgt wird, wenn das mit der Rückübernahme betraute städtische Organ die ordnungsmäßige Rückstellung auf dem Erlagscheine bestätigt hat. (P. 5.)

Für Zwecke der Erhaltung von Schotterstraßen war im Berichtsjahre eine Dampfstraßenwalze bei der Firma John Fowler & Comp. angeschafft worden, konnte aber in diesem Jahre wegen zu später Ablieferung nicht mehr in Verwendung gelangen.

Der Betrieb des städtischen Schotterbruches am Gxelberge wurde im Berichtsjahre bedeutend erweitert.

So wurde eine zweite Steinbrechmaschine mit einer Leistungsfähigkeit von 6 m³ per Stunde nebst einem Benzinmotor aufgestellt, ein Elevator zur Rückförderung des abfortierten Grobschotter in die Brecher angelegt, ein zweites Arbeiter-Wohnhaus, in welchem auch eine Cantine und ein Brausebad eingerichtet wurde, erbaut, endlich ein zweiter Bruch in einer Entfernung von ca. 300 m von der Maschinenanlage eröffnet und ein Bremsberg mit geschlossenem Seile zur Beförderung der Steine vom zweiten Bruche zur Maschinenanlage errichtet.

Außerdem wurde eine Wasserleitung zur Versorgung des Bruches mit Gebrauchswasser und Kühlwasser und ein eigenes Benzinmagazin im Berichtsjahre hergestellt; der Betrieb des Bruches selbst wurde jedoch wegen der erst im Spätherbste erfolgten Vollendung der vorerwähnten Erweiterungsarbeiten und Verbesserungen wenig beeinflusst. Erzeugt wurden drei Sorten: Schotter und Kiesel für Straßen, sowie Feinkiesel für die Erhaltung von Gehwegen, in einer Gesamtmenge von 17.664 m³; wovon auf die Erzeugung mit Maschinen 14.953 m³ und auf Handschlägelung 2711 m entfielen.

Das Betriebsergebnis läßt sich als ein günstiges bezeichnen, da sich bei Vergleichung des Preises für den durch Contrahenten beschafften Gebirgsschlägelschotter mit dem Gesteinpreis des im Steinbruche erzeugten Schotter eine bedeutende Ersparung für die Gemeinde ergab.

Gepflasterte Straßen.

Das Ausmaß aller Pflasterflächen der von der Gemeinde erhaltenen Straßen, Gassen und Plätze betrug am Ende des Jahres 1899 5,378.229 m², wovon 3,350.465 m² auf Jahrbahnen und Zwischenplätze und 2,027.764 m² auf Trottoirs entfallen. Die Percentverhältnisse der gepflasterten Flächen zu den früher angegebenen gesammten Straßenflächen haben sich gegen das Vorjahr nicht nennenswert geändert.

Der Zuwachs an gepflasterten Jahrbahnen betrug im Berichtsjahre 70.357 m², an Trottoirs 75.841 m². In diesen Flächen sind auch die von der k. k. Bauleitung der Wiener Stadtbahn gepflasterten und von der Gemeinde Wien übernommenen Straßen, sowie die von der Bau- und Betriebs-Gesellschaft für städtische Straßen-

bahnen anlässlich des Baues neuer Straßenbahnlinien in bisher ungepflasterten Straßen ausgeführten Pflasterungen in den Geleisenzonen und die von den Erbauern neuer Häuser hergestellten Trottoirpflasterungen inbegriffen.

Die Fläche der mit geräuschverminderndem Pflaster versehenen Fahrbahnen hat sich bei Asphaltstraßen um 4507 m², bei Holzstöckelpflasterungen um 1873 m² erhöht.

Mit Betonpflaster (Granulitpflaster) wurde eine Fläche von 2810 m² in dem für Marktzwecke bestimmten Theile des Dppenplatzes im XVI. Bezirke hergestellt. Hingegen haben die Metallicpflasterungen, welche ebenfalls unter die Betonpflasterungen einzureihen sind, infolge Auswechslung von solchem bereits schadhast gewordenen Pflaster durch Asphalt, eine Verminderung um 3241 m² erfahren.

Insgesamt wurden von der Gemeinde im Jahre 1899 an Neupflasterungen, worunter nur die Pflasterungen von bisher ungepflasterten Flächen zu verstehen sind, 79.306 m² ausgeführt und entfallen hievon 63.093 m² auf Fahrbahnen, 16.213 m² auf Trottoirs,

Das Ausmaß der Umpflasterungen ganzer Straßenflächen mit durchwegs neuem Materiale betrug in den Fahrbahnen 23.786 m², in den Trottoirs 2840 m², zusammen demnach 26.626 m².

Die Fläche der sonstigen zum Zwecke der Erhaltung der gepflasterten Straßen vorgenommenen Umpflasterungen mit dem vorhandenen alten Materiale und nur, wo es erforderlich war, mit Einbesserung neuen Pflastermaterials, betrug 509.012 m²; davon entfallen auf Fahrbahnen 433.183 m², auf Trottoirs 75.829 m². In diese Umpflasterungen sind auch die von den Bezirksvorstehern im currenten Wege veranlaßten Umpflasterungen einbezogen.

Im Berichtsjahre bezifferten sich die Kosten für die Neuherstellung gepflasterter Straßen mit 172.908 fl. 39 kr., für die Umpflasterung und Erhaltung mit 633.725 fl. 10 kr.

Bezüglich der detaillierten Angaben über die auf jeden einzelnen Bezirk entfallenden Flächen der Neu- und Umpflasterungen, der Anzahl und Gattung der im Berichtsjahre eingelieferten und verwendeten Pflastersteine wird auf das Statistische Jahrbuch und den Hauptrechnungsabschluss der Stadt Wien hingewiesen.

Hinsichtlich der zu Steinpflasterungen verwendeten Materialien wird bemerkt, daß vorwiegend Granitsteine aus den Steinbrüchen in und bei Mauthausen in Oberösterreich und nur zum geringen Theile, bei besonders stark befahrenen Straßen, Granitsteine härterer Gattung aus den Steinbrüchen in Schärding und Thurnhof in Oberösterreich und Skuč in Böhmen Verwendung fanden.

Neues Granitsteinmateriale wurde für eine Gesamtfläche von 86.451 m², davon aus den städtischen Steinbrüchen in Oberösterreich für 40.724 m² verwendet, so daß im Jahre 1899 aus den städtischen Brüchen 47.1 Percent des gesammten Pflastersteinbedarfes gedeckt wurden.

Aus den städtischen Brüchen wurden auch noch zusammen 4614.16 m lange durchschnittlich 0.30/0.20 m große Kämpfersteine für den Bau der Sammelcanäle und 239.6 m Deckplatten und 142 Stück Sockelsteine für die Regulierungsarbeiten in der Ausstellungsstraße bezogen.

3. Säuberung und Bepflanzung der Straßen, Einsammlung, Abfuhr und Beseitigung des Kehrichtes.

Straßen säuberung.

Das abverlangte Gutachten über den vom gemeinderäthlichen Comité zur Ausarbeitung eines Organisationsstatutes für die Straßen säuberung im Jahre 1897 fertiggestellten Entwurf eines solchen Statutes war im Berichtsjahre von sämmtlichen Bezirksvorstehern eingelangt. Auf Grund der Wünsche und Anträge, die in diesen Gutachten zum Ausdruck gelangten, arbeitete das erwähnte Comité den ursprünglichen Entwurf um und legte nach eingehender Berathung dem Stadtrathe einen neuen Entwurf zur Genehmigung vor. Derselbe wurde mit dem Auftrage an das Comité zurückgeleitet, den Entwurf nochmals unter Zuziehung von Vertretern des Magistrates und der betheiligten städtischen Organe einer Überprüfung und Umarbeitung zu unterziehen, wobei hauptsächlich auch die Frage erörtert werden soll, ob es nicht möglich sei, bei der Organisation der Straßen säuberung auf die Bestellung der im Entwurfe in Aussicht genommenen Straßen säuberungs-Controloren zu verzichten. Die weiteren Berathungen des genannten Comité's fanden im Berichtsjahre noch nicht ihren Abschluss.

Rückfichtlich der Einführung der eigenen Fuhrwerksregie für die Straßen säuberung wurden die in den früheren Jahren begonnenen Arbeiten fortgesetzt. So arbeitete das Stadtbauamt das Generalproject für ein großes Straßen säuberungsdepôt, welches für die Bezirke I, II, VIII, IX und XIX bestimmt ist, aus und der Gemeinderath genehmigte dasselbe mit dem Kostenverordnungsbeschlusse von 310.000 fl.

Sonst gelangte die Säuberung der Straßen und Plätze mit geringen Ausnahmen in sämmtlichen Bezirken in gleicher Weise wie im Vorjahre zur Durchführung.

Für die nächtliche Säuberung der Straßen im I. Bezirke waren die vorhandenen Rehrmaschinen und Bepflanzwagen ausreichend, und erfolgte in dieser Richtung keine Neuanschaffung. Die Straßen des VII. Bezirkes wurden auch im Berichtsjahre in der Zeit vom 1. Mai bis 31. October zur Nachtzeit mittels Handarbeit gesäubert, und ergab sich der gleiche Erfolg wie im Vorjahre.

Da auf der Simmeringer Hauptstraße zur Zeit des Allerheiligen-Festes ein derart starker Verkehr herrscht, daß deren Säuberung zur Tageszeit nicht möglich erscheint, wurde diese Straße von der ehemaligen St. Marger-Linie bis zur zweiten Tramwayremise im Berichtsjahre während der Zeit vom 23. October bis 2. November in der Nacht unter Zuhilfenahme von zwei Rehrmaschinen aus dem I. Bezirke gesäubert.

Gleich dem Vorjahre wurde der Straßen- und Marktkehricht, sowie der Abraum ungepflasterter Straßen im I. Bezirke in eigener Regie, in den übrigen Bezirken aber durch bestellte Unternehmer eingesammelt und abgeführt. Nur im XII. Bezirke besorgte das Regiefuhrwerk der Gemeinde insoweit auch die Abfuhr von Straßenkoth, als überschüssiges Pferde- und Wagenmaterial vorhanden war.

Die von der Vorstehung des XVI. Bezirkes angeregte Einführung von unterirdischen, gemauerten Mistbehältern zur Einsammlung des Straßenkehrichtes an Stelle der üblichen hölzernen Truhen wurde seitens des Stadtrathes abgelehnt.

Rückfichtlich des Straßen säuberungspersonales sind im Berichtsjahre in zweifacher Richtung Änderungen gegen früher eingetreten. Die 16 Druckleute der städtischen Feuerwehr im I. Bezirke, welche bisher auch Straßen säuberungsdienst leisten mußten, werden ausschließlich nur mehr im Feuerwehrdienste verwendet. Zum Ersatz für diese Arbeitskräfte wurde die Aufnahme von 16 Tagelöhnern für Straßen säuberungszwecke im I. Bezirke genehmigt.

Ferner wurde für die Vorarbeiter der Straßenäuberung im I. Bezirke außer der bereits früher genehmigten Dienstkappe noch ein Lodenpaletot (mit Dragoner) mit einer dreijährigen Tragdauer systemisiert.

Schneefäuberung.

Die schon im letzten Verwaltungsberichte erwähnten Schwierigkeiten hinsichtlich der Beschaffung geeigneter Schneeabladepplätze wurden im Berichtsjahre insofern noch gesteigert, als am Wiener Donaucanale in der Ausdehnung von der Maria Theresienbrücke (Augartenbrücke) bis zur Verbindungsbahn infolge der Arbeiten für die Donaucanallinie der Stadtbahn und zur Ausgestaltung des Donaucanales keine Ablerplätze mehr eröffnet werden konnten und daher weiter entlegene Uferstrecken des Donaucanales zu diesem Zwecke herangezogen werden mußten.

Der Schneeabwurf in die Canäle wurde im Berichtsjahre in sehr bedeutendem Maße durchgeführt und es konnten auch beträchtliche Mengen Schnee auf diese Weise rasch beseitigt werden.

Auf die Anlage eigener Schneeabwurfsschächte wird infolge dieser günstigen Resultate bei allen größeren Canalbauten Bedacht genommen werden.

Die mit dem Schneeschmelzapparate des Majors Cvian vorgenommenen Versuche ergaben ein derartiges Resultat, daß an die praktische Verwendung dieses Apparates nicht gedacht werden kann. Ein zweiter der Gemeinde zu Versuchszwecken angebotener Apparat wurde vor Anstellung von Schmelzversuchen vom Erfinder zurückgezogen. Endlich lehnte der Stadtrath den Schmelzapparat des Karl Güntner ohne Vornahme von Versuchen gänzlich ab.

An Schneepflügen standen wie im Vorjahre 129 Stück in Benützung, von denen 124 nach dem Systeme Schmid, und 5 nach verschiedenen älteren Constructionen hergestellt sind.

Zur leichteren Beseitigung festgefahrenen Schnees und von Eiskrusten wurde versuchsweise ein Eisbrecher von der Firma Gerbatich in Niempsch angekauft, welcher im Winter 1899/1900 erprobt werden wird.

Rücksichtlich der Schneeabräumung im I. Bezirke ist hervorzuheben, daß die Planierung des Schnees auf den Ablerplätzen dieses Bezirkes, wie im Vorjahre, in eigener Regie der Gemeinde erfolgte.

Ferner wurde das Cabfuhrwerk und das zweispännige Fuhrwerk, welches bei der Schneeabfuhr im I. Bezirke während der Winterperiode 1899/1900 erforderlich ist, im Wege einer allgemeinen Offertverhandlung sichergestellt, während bisher der Bezirksvorsteher je nach dem Bedarfe diese Fuhrwerke von Fall zu Fall aufnahm und auch die Preise für dasselbe vereinbarte.

Einsammlung und Abfuhr des Hauskehrichts.

Die Einsammlung und Abfuhr des Hauskehrichts erfolgte, wie bereits im Vorjahre, im I. und XII. Bezirke, sowie in der I. Section des XIII. Bezirkes in eigener Regie der Gemeinde; diese wurde am 1. Juli auch auf den XI. Bezirk ausgedehnt. Wegen der großen Entfernung dieses Bezirkes von dem Haupt-Depôt des städtischen Fuhrwerksbetriebes der Straßenäuberung im V. Bezirke mußte im XI. Bezirke ein kleine Filiale dieses Fuhrwerksbetriebes errichtet werden. Sie besteht aus einem Stalle

für 2 Pferde und einer Kutscherwohnung. Zur Abfuhr des Hauskehrichts im XI. Bezirke bedarf der eigene Fuhrwerksbetrieb bloß einen Sammelwagen von 4m² Laderaum.

In den übrigen Bezirken wurde die Einsammlung und Abfuhr des Hauskehrichts, wie in den Vorjahren, durch Contrahenten besorgt.

In der Verwertung des Kehrichts ist im Berichtsjahre keine Veränderung eingetreten.

Wohl überreichte die Unternehmung Ritzchl & Comp. der Gemeinde ein Offert auf Übernahme der Besorgung der staubfreien Einsammlung und Abfuhr des gesammten Wiener Kehrichts, sowie auf die Verwertung desselben. Es beschloß jedoch der Stadtrath, mit der Unternehmung bloß wegen Abnahme des eingesammelten und zur Abfuhr gebrachten Kehrichts von ganz Wien in Verhandlung zu treten. Da der Gang dieser Verhandlung mit dem Ausbau der elektrischen Bahn der Unternehmung Ritzchl & Comp., welche nach Ragran im Marchfelde führt, zusammenhängt, wird diese Angelegenheit noch längere Zeit bis zu ihrer endgiltigen Erledigung in Anspruch nehmen.

Der im Jahre 1898 abgeschlossene Versuch rücksichtlich der Einsammlung und Abfuhr von Straßen- und Marktkehricht mittels des Kehrichtsammlersystems „Noprophor“ von Alexander Hartwich wurde im Berichtsjahre nicht mehr fortgesetzt.

Außer diesem Systeme gestattete der Stadtrath die probeweise Verwendung des patentierten Kehrichtsammlers „Syrnaphor“ von Ernst Mann bei der Hauskehrichteinsammlung im I., eventuell auch XI. und XII. Bezirke, und es fand auch thatsächlich die Probe mit diesem Wagen im I. Bezirke vom 25. September bis 16. October 1899 und im XII. Bezirke vom 18. October bis 4. November 1899 statt. Hierbei ergaben sich derartige Anstände, daß die praktische Verwendbarkeit dieses Systemes von allen beteiligten Factoren stark angezweifelt wurde. Ferner offerierte Karl Heller der Gemeinde Wien Kehrichtsortiermaschinen nach seiner eigenen Construction. Dieselben wurden jedoch von Stadtrathe abgelehnt.

Der gesammte Kehricht, welcher im I. Bezirke zur Abfuhr gelangt und in den letzten Jahren gegen ein jährliches Pauschale an einen Unternehmer zum Zwecke der Ausfortierung, Verwertung der ausgesuchten Gegenstände und Planierung der wertlosen Abfälle in den zu Verfügung stehenden Kehrichtgruben abgegeben worden ist, wurde seitens des Stadtrathes dem Franz Wallegg loco Bruckhausen im II. Bezirke gegen ein Jahrespauschale von 5760 fl. von dem Zeitpunkte an überlassen, als der Vertrag mit dem bisherigen Contrahenten Anton Buskacz abgelaufen ist. Der Unternehmer beabsichtigt, den Kehricht in einer eigenen Betriebsanlage unter Verwendung eines Gasmotors und einer entsprechenden Anzahl von Sortiermaschinen rationell zu verwerten. Am Ende des Berichtsjahres war diese Betriebsanlage noch nicht fertiggestellt.

Die beim Stadtrathe in Anregung gebrachte Studienreise hinsichtlich der Frage der Kehrichtverbrennung wurde abgelehnt.

Straßenbespritzung.

Im I. Bezirke standen zur Bespritzung der Straßen während des Tages 5 Automat-Spritzwagen des Systemes Fischer & Wawrosch und außerdem 11 Faßwagen mit Schleuderbrause in Verwendung. Zum Vorspritzen für die Rehrmaschinen aber wurden ausschließlich Automat-Spritzwagen obigen Systemes verwendet. Diese Wagen eignen sich für Zwecke der Straßenbespritzung ganz besonders, da sie ohne Rücksicht auf die Schnelligkeit des Wagens und das im Wasserfaße befindliche Wasserquantum

infolge der beim Wagen angebrachten Luftpumpe, welche mit den Hinterrädern durch ein Getriebe in Verbindung steht, fortwährend gleichmäßig viel Wasser versprizen und ihre Spritzbreite und Dichte durch eine vom Kutschbock aus zu handhabende Vorrichtung nach dem Bedürfnisse reguliert werden kann.

In den Bezirken II bis XIX standen ausschließlich Wagen mit Schleuderbrause in Benützung.

Da die Unternehmer rücksichtlich der Bespritzung im XV. Bezirke an die Gemeinde übertriebene Forderungen stellten, wurde diese Leistung im Jahre 1899 in beschränkter eigener Regie durchgeführt. Die Gemeinde schaffte hiezu 4 Spritzwagen an, bestellte für die Beistellung der Bespritzung derselben einen Contrahenten und stellte selbst das ganze Spritzwasser bei. Die eigentliche Durchführung der Bespritzung lag in den Händen des Bezirksvorstehers. Dadurch gelang es, die Kosten für die Bespritzung im XV. Bezirke, welche in den früheren Jahren 13.000—19.000 fl. betrugten, auf den Betrag von 5100 fl. zu ermäßigen.

Auch im Berichtsjahre wurde aus sanitären Gründen eine Anzahl von Straßen theils in die Bespritzung neu einbezogen, theils öfter als einmal im Tage bespritzt.

Die Straßenfläche, welche im Berichtsjahre mit Fasswagen bespritzt wurde, betrug am Ende des Jahres 7.124.160 m², hat also gegen das Vorjahr um 163.263 m² zugenommen. Die Kosten der Straßenbespritzung bezifferten sich mit 239.411 fl. 83 kr.

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

b) Sonstige Straßen.

Diesfalls bestehen noch die gleichen Verhältnisse, wie sie in dem Berichte für das Jahr 1897 geschildert wurden.

c) Eisenbahnen.

I. Vollbahnen.

1. Wiener Stadtbahn.

Die Ausgestaltung der Wiener Stadtbahn erfuhr im Berichtsjahre einen wesentlichen Fortschritt, indem die Untere Wienthallinie, d. i. die Strecke „Hauptzollamt—Meidling Hauptstraße“ sammt der umgebauten Theilstrecke „Hauptzollamt—Praterstern“ der Wiener Verbindungsbahn vollendet und am 30. Juni 1899 dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde.

Gleichzeitig wurde auch der Personenverkehr auf der Wiener Verbindungsbahn in der Strecke „Hauptzollamt—Meidling-Südbahn“, der während des Umbaues des Bahnhofes „Hauptzollamt“ durch ungefähr ein Jahr ganz eingestellt war, wieder aufgenommen.

Der Verkehr der Güterzüge und der „Petersburg—Nizza-Expresszüge“ vom Nord- zum Südbahnhofe und umgekehrt war nach Fertigstellung der hiefür erforderlichen Geleiseanlagen bereits einige Wochen früher aufgenommen worden.

Mit Eröffnung des Verkehrs auf der Unteren Wienthallinie erfuhr die Fahrordnung auf der Stadtbahn insoferne eine theilweise Abänderung, als nunmehr einzelne Züge von der Gürtellinie ab „Meidling Hauptstraße“ nicht mehr über die Obere Wien-

thallinie bis „Hütteldorf-Hacking“ weitergeführt wurden und der Übergang der Stadtbahnzüge auf die Localstrecke der Westbahn in der Station „Hütteldorf-Hacking“ an Werktagen ausschließlich durch die Wienthalzüge vermittelt wurde.

Auf der Vorortelinie („Heiligenstadt—Penzing“) wurde die bereits im Vorjahre begonnene Herstellung des zweiten Geleises vollendet.

Anschließend hieran wurde von der k. k. Staatsbahn-Direction Wien in der Strecke „Penzing—Hütteldorf-Hacking“ ein drittes und viertes Geleise zugebaut, um auf diesen ausschließlich den Verkehr der Vorortezüge abzuwickeln.

Nachdem auch die zur Eröffnung des Verkehrs auf dem zweiten Geleise der Vorortelinie nothwendigen Ergänzungsherstellungen an den Hochbauten der Bahnhöfe und Haltestellen der Vorortelinie sowie an der Haltestelle „Baumgarten“ und dem Bahnhofe „Hütteldorf-Hacking“ der Westbahn durchgeführt waren, konnte vom 27. Juli 1899 angefangen der doppelgleisige Betrieb auf der Vorortelinie zwischen Heiligenstadt und Hütteldorf-Hacking, und zwar durchgehends auf eigener Geleiseanlage, eröffnet werden.

Um auf der Wienthal- und Gürtelinie ein Dreiminuten-Intervall in der Zugfolge erreichen zu können, wurde die consensmäßige Maximalgeschwindigkeit von 40 auf 50 km pro Stunde erhöht.

Die Arbeiten an der Donaucanallinie und an der von derselben zur Gürtelinie abzweigenden Verbindungscurve wiesen am Schlusse des Berichtsjahres einen solchen Fortschritt auf, daß die Einhaltung des in Aussicht genommenen Eröffnungstermines dieser beiden Linien (Sommer 1901) ermöglicht wurde.

2. k. k. Staatsbahnen.

a) Donauuferbahn.

Dieselbe wurde im Berichtsjahre in ihrer ganzen Länge von „Heiligenstadt“ bis „Klein-Schwechat“ für den Personenverkehr eingerichtet.

Zu diesem Behufe wurde das im Vorjahre für die Einleitung eines Personenzugsverkehrs zur Jubiläumsausstellung gebaute zweite Geleise von der Abzweigung zum städtischen Lagerhause bis zum Praterspitz verlängert.

Die Stationscommission, politische Begehung und Enteignungsverhandlung über dieses Project fand am 17. Mai 1899 statt. Bei derselben gaben die Vertreter der Gemeinde Wien folgende, mit dem Gemeinderathsbeschlusse vom 23. Juni 1899 genehmigte Erklärung ab:

A. Zur Erweiterung des Rangierbahnhofes Brigittenau der Donauuferbahn und des Bahnhofes der Stadtbahnlinie Heiligenstadt—Brigittenau.

Wegen die projectierten Herstellungen wird unter nachstehenden Bedingungen keine Einwendung erhoben:

1. Zwischen km 10.63 und 10.74 der Stadtbahnlinie ist die neue landsseitige Grenze des Bahnhofes derart zu führen, daß sie in einem Abstände von 13 m parallel zu der gegenüberliegenden, mit Gemeinderathsbeschlusse vom 27. Jänner 1899 bestimmten Baulinie verläuft.

2. Der nicht für die Bahnanlage beanspruchte, etwa 13 m breite Grund der Handelsquaistraße ist von dem Bahnunternehmen auf seine Kosten nach einem mit dem Stadtbauamte zu vereinbarenden Projecte straßenmäßig herzustellen; hiebei sind die dermalen auf dem Straßengrunde befindlichen Telegraphensäulen innerhalb der Einfriedung des für die Bahn erliegenden Grundes aufzustellen.

3. Die als Ersatz für die aufzulassenden Niveaubahnüberfahrten in Aussicht genomene neue 10 m breite Rampe ist womöglich um etwa 60 m flussaufwärts zu verschieben, so daß dieselbe gegenüber der Seitenstraße des Kaiserplatzes zu liegen kommt.

4. Die bei km 10·6/7 der Stadtbahnlinie bestehende Niveaubahnüberfahrt ist zu belassen.

5. Alle anlässlich der geplanten Herstellungen etwa an städtischen Objecten erforderlichen Änderungen sind im Einvernehmen mit dem Stadtbauamte auszuführen.

6. Schließlich wird der Wunsch ausgesprochen, daß bei der zwischen km 0·5 und 0·6 der Donauuferbahn befindlichen Niveaufreuzung mit der zur Rufsödorfer Schleuse führenden Straße ein Übergangssteg errichtet wird.

Die Enteignung der nach den Projectsplänen für die gegenständlichen Bahnanlagen benötigten Theilfläche der öffentlichen Gutsparcelle Nr. 4961/4 im II. Bezirke (Handelsquaistraße) wird gegen entsprechende Schadloshaltung zugestanden. Das Ausmaß dieser Theilfläche im Verzeichnisse der zu enteignenden Liegenschaften ist richtigzustellen.

B. Zur Herstellung des zweiten Geleises der Donauuferbahn und der für die Einführung des Personenverkehrs auf derselben geplanten Einrichtungen.

I. Stationscommission.

1. Die Wartehalle der Haltestelle „Communalbad“ kann nur provisorisch an ihrer dermaligen Stelle belassen werden, doch muß die Gemeinde Wien sich vorbehalten, daß über ihr Verlangen die Halle derart verest wird, daß sie in die Mittellage der gegenüberliegenden Gartenanlage des Erzherzog Carl-Platzes zu liegen kommt, und daß zwischen ihrer Rückwand und dem fahrbahnseitigen Rande der Allee des Handelsquais ein mindestens 2·50 m breiter Gehweg verbleibt.

2. Die Wartehalle der Haltestelle „Ausstellungsstraße“ ist flussaufwärts bis in die Verlängerung der Allee der Ausstellungsstraße zu verschieben; von der gegen die Handelsquaistraße gerichteten Front der Halle ist ein erhöhter, 1·5 m breiter, gepflasterter Gehweg herzustellen und mit der anschließenden Allee in entsprechende Verbindung zu bringen.

3. Schließlich wird beantragt, daß außer den bereits projectierten Haltestellen noch eine weitere am Ende der Schiffs-mühlencolonie eingeschaltet, und daß mit der k. k. priv. österr. Nordwestbahn wegen Errichtung einer combinirten Haltestelle bei der Nordwestbahnbrücke in Verhandlung getreten wird.

II. Politische Begehung.

1. Die zwischen km 1·8' und 1·9 der Donauuferbahn bestehende, jedoch in den Plänen nicht ersichtlich gemachte Niveaubahnüberfahrt ist zu belassen.

2. Die bei km 5·8 und 6·2 der Donauuferbahn abzweigenden neuen Geleise sind, insoweit sie in Straßenflächen zu liegen kommen, derart auszuführen, daß hiedurch weder die Sicherheit der Fußgänger und des Wagenverkehrs, noch der Bestand und Betrieb der im Straßenkörper liegenden Objecte (Canäle, Wasserleitungen etc.) gefährdet, noch die normale Entwässerung der Straßenoberfläche gehindert werden; insbesondere sind an den Kreuzungen mit dem Handelsquai, der Wehlstraße und Engerthstraße, sowohl die Flächen zwischen den bestehenden und den neuen Geleisen sowie zwischen den Schienen der neuen Geleise als auch der an die letzteren unmittelbar angrenzende Straßenstreifen in einer Breite von 0·60 m vom Bahnunternehmen mit Granitwürfeln auszupflastern und diese Pflasterungen sammt den Anschlüssen an die angrenzenden ungepflasterten Straßentheile im guten Zustande zu erhalten.

3. Die vorstehend angeführten neuen Geleise sind in dem Falle, als die Gemeinde Wien die ober denselben liegenden Lagerhausgeleise in ein anderes Niveau bringen sollte, vom Bahnunternehmen auf seine Kosten in dieses neue Niveau zu legen.

4. Der an der Durchschneidung der Hochkante bestehende Hochwasserabfluß ist im Einvernehmen mit der Donauregulierungs-Commission und der Gemeinde Wien für die neuen Geleise in derselben Art herzustellen, wie er an den Lagerhausgeleisen der Gemeinde Wien besteht.

5. Die an diesen neuen Geleisen herzustellenden Wechsel und Sicherungs-Einrichtungen sind sowie diese Geleise überhaupt vom Bahnunternehmen auf seine Kosten zu erhalten und zu bedienen.

6. Die Benützung der bestehenden Verbindungsgeleise zwischen den getrennten Anlagen des städtischen Lagerhauses für interne Zwecke des letzteren darf durch die neue Anlage nicht beschränkt werden.

6 a. Die nach dem vorliegenden Projecte erfolgende Umliegung des zur Mälzerei des Hütteldorfer Bräuhauses führenden Industriegeleises hat so zu erfolgen, daß das umgelegte Geleise dem mit der Gemeinde Wien bezüglich dieses Geleises bestehenden Vertrage entspricht.

Da durch die Umlegung die Länge der im Straßengrunde liegenden Geleisestrecke größer wird, so ist der für dieses Geleise stipulierte Bestandzins entsprechend zu erhöhen.

7. Bei den Überfahrten von der Handelsquaistraße zu den Anlagen am Stromufer sind an den neuen Geleiseanlagen dieselben Vorkehrungen zu treffen, welche aus Rücksicht auf die Sicherheit des Fußgänger- und Wagenverkehrs an den schon bestehenden Geleisen der Donauuferbahn bereits getroffen sind.

8. Die infolge der Verlegung der Überfahrtsrampe bei km 5·8 nothwendigen Änderungen an den Zufahrten zu den Lagerhäusern der Stadt Wien und der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft sind im Einvernehmen mit dem Stadtbauamte, jedoch auf alleinige Kosten des Bahnunternehmens durchzuführen.

9. Die gekreuzten städtischen Wasserleitungsrohrstränge sind unter den neuen Geleisen in derselben Weise zu sichern, wie es unter den bestehenden Geleisen bereits der Fall ist.

10. Sämmtliche an städtischen Objecten infolge der Geleiseanlage nothwendigen Abänderungen und Versicherungen sind im Einvernehmen mit dem Stadtbauamte, respective mit der Verwaltung des städtischen Lagerhauses auszuführen.

11. Die durch die Bahnanlage bedingte Veretzung der Beleuchtungskörper und die Versicherungen der bezüglichlichen Rohrleitungen der Imperial-Continental-Gas-Association sind im Einvernehmen mit dieser Gesellschaft und dem Bauamte vorzunehmen.

12. Die Bahnunternehmung hat für den Fall, als in den durch die neue Geleiseanlage gekreuzten städtischen Straßen die Hebung von Gebrechen an städtischen Objecten einschließlich der Straßenbahnen nach dem Ermessen der Gemeinde Wien nothwendig werden sollten, alle zur Durchführung der bezüglichlichen Arbeiten nöthigen Sicherungen und Abänderungen der Geleiseanlagen selbst und auf eigene Kosten vorzunehmen.

13. Für eventuelle, der Bahnanlage infolge von Gebrechen an den gekreuzten städtischen Objecten erwachsende Schäden und Nachtheile übernimmt die Gemeinde keine Haftung.

Dagegen hat die Bahnunternehmung der Gemeinde für alle Schäden und Nachtheile, welche dieser infolge des Baues und Betriebes der neuen, im städtischen Straßengrunde liegenden Geleise zugehen sollten, vollen Ersatz zu leisten.

III. Enteignungsverhandlung.

1. Die begehrte Enteignung von Straßengrundflächen und sonstigen städtischen Gründen wird gegen angemessene Schadloshaltung zugestanden.

2. Die für die landseitigen Perrons und Wartehallen der Haltestellen Brigittenau-Floridsdorf, Zwischenbrüden und Communalbad benötigten Straßengrundflächen oder sonstigen städtischen Gründe, welche in den vorliegenden Enteignungsbegehren nicht ausgewiesen sind, sind entweder ebenfalls gegen angemessene Schadloshaltung zu enteignen oder in Bestand zu nehmen.

3. Die Inanspruchnahme der zur Herstellung der in km 5·8 und 6·2 gegen den Prater abzweigenden neuen Geleise erforderlichen Straßengrundflächen ist nach den oben von der Gemeinde Wien gestellten Bedingungen im Wege einer Servitut oder eines Übereinkommens mit der Gemeinde sicherzustellen.

IV. Hochbauten.

Bei den Haltestellen Communalbad und Ausstellungsstraße sind die Aborte mit den bestehenden städtischen Unrathscanälen in directe Verbindung zu bringen und ist hiefür die gesetzliche Canaleinmündungsgebühr zu entrichten. Die Einmündung ist dem Magistrate rechtzeitig behufs Überwachung anzuzeigen. Bei den übrigen Haltestellen sind, sobald die betreffenden städtischen Unrathscanäle hergestellt sind, die Senkgruben aufzulassen und die Abortanlagen gegen Entrichtung der gesetzlichen Canaleinmündungsgebühr mit den Unrathscanälen in directe Verbindung zu bringen.

Mit Rücksicht auf das anstandslose Commissionsergebnis wurde der Bauconsens bei dieser Verhandlung ex commissione erteilt und die Reconstruction der Donauuferbahn auf Grund des genehmigten Projectes sofort in Angriff genommen.

Die technisch-polizeiliche Prüfung des zweiten Geleises der Donauuferbahn in der Strecke „Brigittenau—Praterispiz“ wurde bereits am 10. Juli 1899 vorgenommen und sodann der Verkehr auf der ganzen Strecke eröffnet.

Hiebei gelangten außer den bereits im Jahre 1898 errichteten Personenhaltestellen Brigittenau=Floridsdorf, Zwischenbrücken und Communalbad=Reichsbrücke noch die Haltestellen Ausstellungsstraße, Militärschwimmhschule, Donauquai-Bahnhof und Prater=spiz zur Errichtung.

Die bei Einführung des provisorischen Personenverkehrs auf dem städtischen Lagerhausterritorium errichtete bisherige Kopfstation „Prater=Lagerhaus“ wurde mit der Einstellung dieses Verkehrs aufgelassen.

Der Verkehr selbst wurde derart eingerichtet, daß Personenzüge theils von Wien=Westbahnhof über die Donaulände= und Donauuferbahn nach Heiligenstadt, theils von Heiligenstadt in umgekehrter Richtung nach Wien=Westbahnhof geführt werden.

Hinsichtlich der von der Gemeinde bei der politischen Begehung angeregten Errichtung einer combinirten Haltestelle an der Kreuzung mit der Nordwestbahn wurde die Einleitung von Verhandlungen mit letzterer Bahnunternehmung seitens der k. k. Staatsbahn=Direction Wien zugesagt. Diese Verhandlungen gelangten jedoch im Berichtsjahre nicht mehr zum Abschlusse.

Die Geleiseanlagen in den Rangierbahnhöfen Brigittenau und Donauquai-Bahnhof wurden erweitert und außerdem aus Betriebsrücksichten in der Haltestelle „Prater=spiz“ eine Betriebsausweiche eingeschaltet.

b) Kaiserin Elisabeth=Westbahn.

Da die Geleise der Localstrecke zwischen Penzing und Hütteldorf=Hacking durch die im Vorjahre erfolgte Einbindung der Vorortelinie, die zwischen Penzing und Hütteldorf die currenten Geleise der Hauptstrecke benützte, überlastet waren, so wurde, wie bereits vorstehend bemerkt, in dieser Strecke ein drittes und viertes Geleise ausschließlich für den Betrieb der Vorortezüge zugebaut.

Über das bezügliche Project der k. k. Staatsbahn=Direction Wien wurde die Stationscommission, politische Begehung und Enteignungsverhandlung am 15. März 1899 vorgenommen. Bei dieser Verhandlung haben die Vertreter der Gemeinde Wien folgende, mit dem Gemeinderathsbeschlusse vom 14. März 1899 festgestellte Erklärung abgegeben:

A. Stations=Commission und politische Begehung.

1. Mit Rücksicht auf die zu erwartende stärkere Frequenz der Bahnlinie ist die Haltestelle „Baumgarten“ in Bezug auf die für die Aufnahme der Passagiere nöthigen Vorkehrungen in ähnlicher Weise, wie die Personen=Haltestellen der Vorortelinie der Wiener Stadtbahn, und zwar mit getrennten, durch einen Durchlaß verbundenen Perrons für beide Fahrtrichtungen einzurichten.

2. In der Station Penzing ist an Stelle des bestehenden Übergangsteges ein Personen=Durchlaß herzustellen.

3. Die Ergänzungen der bestehenden Straßen=Durchlässe im Zuge der Zehetner=, Gulden=, Kiefer= und Hochsagengasse sind bis auf die genehmigte zukünftige Breite dieser Communicationen vorzunehmen. Demnach ist die lichte Weite der neuen Theile beim Durchlasse im Zuge der Zehetner=gasse mit 15 m, bei den Durchlässen im Zuge der Gulden=gasse, Kiefergasse und Hochsagengasse mit je 12 m zu bemessen. Eine Verminderung der dermaligen lichten Höhen dieser Durchlässe anlässlich deren Verbreiterung ist unzulässig.

4. Die seitens der k. k. Staatsbahn=Direction in Aussicht genommene Verringerung der lichten Höhe des Durchlasses im Zuge der Deutschordensstraße wird nicht zugestanden.

Es ist demnach die lichte Höhe des bestehenden Objectes auch für dessen projectierte Verlängerung beizubehalten. Die unter der Objectverlängerung befindliche Straßenecke ist daher entsprechend abzugraben und sodann in derselben Weise herzustellen, wie die Straße unter dem bereits bestehenden Theile des Objectes. An dem Ende der verlängerten horizontalen Strecke ist in jedem der beiderseitigen Rinnfalle ein mit einem gußeisernen Gitter verschlossener Wassereinflaßschacht anzubringen und mit dem Straßencanale durch Thonrohre in Verbindung zu bringen.

5. Die Detailprojecte für die Durchlaß-Verlängerungen sind mit der Gemeinde zu vereinbaren.

6. Bei Situierung der Blockhütten zwischen km 3·9 bis 4·0 ist auf die im Vorstehenden geforderte größere Breite des neuen Durchlaßtheiles, respective auf die feinerzeitige Verbreiterung des bestehenden Durchlasses Rücksicht zu nehmen.

7. Die Pflasterungen der Niveaufkreuzungen sind mit Rücksicht auf die neuen Geleise entsprechend zu verlängern.

8. Die Pflasterung der Niveaufkreuzung im Zuge der Einwanggasse ist bis an die Außenseite des Übergangssteges zu verlängern.

9. Die unter dem Bahnkörper befindlichen Rohrcanäle der städtischen Wasserleitungen, und zwar:

- a) der Hochquellen-Wasserleitung in der Behetnergasse (km 3·9 bis 4·0) für ein 870 mm weites Rohr;
- b) der herzoglich Albertinischen Wasserleitung zwischen km 3·9 und 4·0 für zwei je 105 mm weite Rohrstränge und
- c) der Hochquellen-Wasserleitung in der Deutschordensstraße für ein 185 mm und ein 105 mm weites Rohr sind entsprechend, d. h. nach dem bestehenden Profile und bis außerhalb des Bahngeländes zu verlängern. Die bestehenden Einsteigschächte sammt Deckeln sind an das neue Ende zu versetzen. Sämmtliche Kosten der ersten Herstellung, sowie der ferneren Erhaltung der neuen Rohrcanäle hat das Bahnunternehmen zu tragen. Auch die Umliegung, beziehungsweise Tieferlegung des Rohrstranges der Hochquellenleitung hat auf Kosten des Bahnunternehmens zu erfolgen, falls diese Umliegung und Tieferlegung durch die verlangten Abgrabungen nothwendig werden sollten. Die Arbeiten an den Wasserleitungen dürfen nur durch die städtischen Contrahenten und im Einvernehmen mit der Stadtbauamts-Abtheilung VII ausgeführt werden.

Sollte sich nachträglich die Umliegung der Rohrtracen der herzoglich Albertinischen Wasserleitung außerhalb des Bahnkörpers in den Parzellen 52/5, 52/4, 52/3 Catastralgemeinde Oberbaumgarten als nothwendig herausstellen, so ist sie durch die städtischen Organe durchzuführen, wobei die auflaufenden Kosten, zu welchen auch die Auslagen für etwa erforderliche Grundeinkäufe, sowie die Entschädigung der Gemeinde für die durch die Umliegung verursachte Wertverminderung ihrer eigenen Parzellen 52/4 und 52/3 gehören, von dem Bahnunternehmen zurückzuerstatten sind.

10. Bezüglich aller sich während des Baues als nothwendig herausstellenden Abänderungen an städtischen Objecten ist im kurzen Wege das Einvernehmen mit dem Stadtbauamte zu pflegen.

11. Die nothwendigen Versetzungen von Beleuchtungskörpern der Imperial-Continental-Gas-Association, dann von Telegraphensäulen des k. k. Staatsstelegraphen, sowie die etwa vorzunehmenden Versicherungen an dem in der Deutschordensstraße befindlichen Rohre der Wienthal-Wasserleitung sind unter Zuziehung des Magistrates mit den betreffenden Eigenthümern der Objecte zu vereinbaren.

12. Durch den Bau der Bahnanlage darf der Verkehr in den öffentlichen Straßen nicht unterbunden oder beeinflusst werden.

13. Die Kosten sämmtlicher durch die projectierten Anlagen bedingten Abänderungen und Neuherstellungen an städtischen Objecten sind seitens des Bahnunternehmens allein zu tragen.

Dieses hat außerdem die Gemeinde gegen alle Ansprüche, welche anlässlich des Bahnbaues seitens dritter Personen gestellt werden, vollkommen klag- und schadlos zu halten.

14. Nachdem durch den Bau des dritten und vierten Geleises und die hiemit verbundene Verdichtung des Eisenbahnverkehrs die Benützung der im Zuge der Diefnerweggasse über die Bahngelände führenden öffentlichen Fahrstraße bedeutend beeinträchtigt und diese Straße somit durch Ausführung des vorliegenden Projectes theilweise unfahrbar gemacht wird, so ist diese Niveaufkreuzung gemäß § 10, Article des Eisenbahn-Concessionsgesetzes auf Kosten des Bahnunternehmens durch eine Straßenunterfahrung zu ersetzen und das diesbezügliche Project mit der Gemeinde Wien im Verhandlungswege zu vereinbaren.

B. Enteignungs-Verhandlung.

Gegen die begehrte Enteignung städtischer Gründe wird unter der Bedingung keine Einsprache erhoben, daß bezüglich jener für die Bahnanlage benötigten Grundflächen, welche bereits dormalen öffentlichen Straßenzwecken dienen, beziehungsweise zur feinerzeitigen Verbreiterung der

bezüglichen Straßen nach Maßgabe der genehmigten Baulinien gebraucht werden, nicht das Eigenthum, sondern nur die Servitut der Duldung der Bahnanlage expropriert werde.

Insofern mit der Gemeinde nicht schon ein Übereinkommen abgeschlossen wurde, ist derselben für ihr zum Bahnbau gewonnenes Grundeigenthum eine entsprechende Entschädigung zu gewähren.

Diese von der Gemeinde gestellten Forderungen wurden mit Ausnahme der Forderung nach Herstellung eines Personendurchlasses in der Station Penzing und nach Beseitigung der Niveaufreuzung im Zuge Diesterweggasse angenommen.

In der weiteren Folge entschied das k. k. Eisenbahnministerium mit dem Erlasse vom 4. April 1899, Z. 15.424, in dieser Angelegenheit zu Ungunsten der Gemeinde, weshalb der Gemeinderath in seiner Sitzung vom 10. Mai 1899 den Beschluß faßte, gegen diese Entscheidung die Beschwerde an den k. k. Verwaltungsgerichtshof zu ergreifen. Die Entscheidung desselben ist im Berichtsjahre nicht mehr erfolgt.

Die durch den Bau des dritten und vierten Geleises nothwendig gewordenen Erweiterungen der Durchlässe im Zuge der Zehetner-, Gulden-, Kefer- und Hochjagengasse im XIII. Bezirke wurden über Verlangen der Gemeinde bereits in der genehmigten zukünftigen Straßenbreite ausgeführt.

Endlich wurde die k. k. Staatsbahn-Direction Wien erjucht, auf die schon seit längerer Zeit angestrebte Errichtung einer Personenhaltestelle an der Kreuzung der John- und Linzerstraße im XIII. Bezirke gelegentlich der Aufstellung des Projectes für die immer dringlicher werdende Trennung des Fern- und Localverkehrs auf der Westbahn bedacht zu nehmen.

3. Privilegierte österreichisch-ungarische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Durch die Herstellung des Schleppeleises in das städtische Gaswerk wurde die Erweiterung der Betriebsstation „Erdbergerlande“ nothwendig und im Berichtsjahre ausgeführt.

Die von der k. k. n.-ö. Statthalterei bereits im Vorjahre angeordnete und über Ersuchen der Gemeinde vertagte politische Begehung des Projectes für die Errichtung einer Haltestelle an der Kreuzung der Linie „Wien—Brünn“ mit der Simmeringer Hauptstraße wurde am 23. März 1899 durchgeführt.

Bei dieser Verhandlung haben die Vertreter der Gemeinde Wien auf Grund des Gemeinderathsbeschlusses vom 17. Februar 1899, Z. 665, folgende Erklärung abgegeben:

„Die Gemeinde Wien nimmt das vorliegende Project zur Kenntnis, verzichtet, obwohl von der Rechtsanschauung durchdrungen, daß der Erbauung des Aufnahmsgebäudes zufolge des § 10, lit. a der Ministerialverordnung vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und des § 3, lit. a der Wiener Bauordnung, eine Parcellierung des zwischen der Simmeringer Hauptstraße und der Kobelgasse gelegenen Bahngrundes voranzugehen habe, auf die aus einer solchen ihr zustehenden Forderungen, insofern diese die Bahngesellschaft härter belasten würden, und stimmt dem Projecte unter folgenden Bedingungen zu:

1. Das Aufnahmsgebäude ist soweit gegen die Kobelgasse zu verschieben, daß kein Theil desselben über die mit Beschluß des Wiener Gemeinderathes vom 11. October 1898, Z. 9284, (M.-Z. 158.544/IX), für diese Gasse und für die Simmeringer Hauptstraße bestimmten Baulinien vor springt.

2. Die Abortanlagen sind gemäß § 57 der Wiener Bauordnung mit dem städtischen Straßencanale in Verbindung zu bringen; die Einmündung in diesen hat im Einvernehmen mit der Stadtbauamts-Abtheilung des XI. Bezirkes zu erfolgen und ist hiefür die im Gesetze vom 19. Jänner 1890, L.-G. und B.-Bl. Nr. 9, festgesetzte Gebühr zu entrichten.

3. Die Bahngesellschaft hat jene Theile ihrer beiderseits des Viaductes gelegenen Gründe, welche nach den genehmigten Baulinien der Kobelgasse, der Simmeringer Hauptstraße und der zwischen diesen stadtsseits des Viaductes geplanten neuen Straße zu der dem Aufnahmsgebäude

zunächst gelegenen halben Breite dieser Straßen entfallen und derzeit nicht verbaut sind, unentgeltlich und lastenfrei zum öffentlichen Gute abschreiben zu lassen und der Gemeinde Wien im richtigen Straßenniveau zu übergeben.

4. Die Bahngesellschaft hat sich zu verpflichten, jene Theile ihrer beiderseits des Viaductes gelegenen Gründe, welche nach den Baulinien der Kobelgasse, der Simmeringer Hauptstraße und der zwischen diesen beiderseits des Viaductes geplanten neuen Verbindungsstraßen zu den dem Aufnahmsgebäude nächstgelegenen, halben Breiten der beiden erstgenannten Straßen und zu den vollen Breiten der beiden Verbindungsstraßen entfallen und nicht nach Punkt 3 sogleich abzutreten sind, zu jenem Zeitpunkte lastenfrei gegen eine nach § 9 der Wiener Bauordnung zu ermittelnde Schadloshaltung zum öffentlichen Gute abzutreten und im richtigen Straßenniveau an die Gemeinde zu übergeben, bis diese in den Besitz der übrigen, zur Eröffnung der beiden Verbindungsstraßen in der vollen Breite erforderlichen Gründe gelangt ist und zur Eröffnung dieser Straßen schreiten will.

5. Insofern die stadtsseits des Viaductes geplante Verbindungsstraße nicht in ihrer vollen Breite eröffnet ist, hat die Gesellschaft auch ihren Grund zwischen der viaductseitigen Baulinie dieser Straße und den Fronten ihrer Objecte dem öffentlichen Verkehre sowohl nach dieser Straße als auch nach der Kobelgasse und der Simmeringer Hauptstraße offen zu halten, wogegen die Gemeinde Wien diesen Grund mit Ausnahme der Trottoire straßenmäßig herzustellen und, solange er dem öffentlichen Verkehre dient, im guten Zustande zu erhalten hat.

6. Die Gesellschaft hat entlang der Fronten des Aufnahmsgebäudes stadtsseits des Viaductes und anschließend entlang des Viaductes bis zum Trottoire der Kobelgasse, ferner entlang der Baulinien der Kobelgasse und der Simmeringer Hauptstraße vom Viaducte landwärts bis zur landseitigen Flucht des Aufnahmsgebäudes ein gepflastertes Trottoir in jenem Niveau, in jener Breite und Construction und mit jenem Materiale herzustellen, welche ihr das magistratische Bezirksamt für den XI. Bezirk im Sinne des § 61 der Wiener Bauordnung bekanntgeben wird.

7. Ebenso wird die Bahngesellschaft ein solches Trottoir an der Baulinie der landseits des Viaductes geplanten Verbindungsstraße zwischen den Trottoirs der Kobelgasse und der Simmeringer Hauptstraße herzustellen haben, sobald die erwähnte Verbindungsstraße eröffnet wird.

8. Die von Consolen getragenen offenen Bahnsteige sind so auszuführen, daß das Abtraufen der Niederschlagswässer auf die darunter befindlichen öffentlichen Communicationen verhütet wird.

9. Die Baulinien, das Niveau und die Höhe der Canaleinmündungsgebür werden der Bahngesellschaft über Ansuchen von dem magistratischen Bezirksamte für den XI. Bezirk bekanntgegeben werden."

Bei dieser Verhandlung wurde zwar der Bauconsens ex commissione erteilt, der Bau der Haltestelle von der Gesellschaft jedoch im Berichtsjahre nicht mehr in Angriff genommen, weil in der Frage der von der Gemeinde verlangten Grundabtretungen eine Einigung nicht erzielt und außerdem eine Entscheidung über die von der Gesellschaft gewünschte Beitragsleistung zu den Kosten der Errichtung der Haltestelle seitens der Gemeinde nicht mehr getroffen wurde.

Weiters gelangte am 9. September 1899 das Project für die Vergrößerung des Betriebsbahnhofes St. Marx zur politischen Begehung, wobei gleichzeitig über Wunsch der Gemeinde die Herstellung eines Übergangsteges genehmigt wurde. Diesem Projecte hat die Gemeinde zufolge Gemeinderathsbeschlusses vom 14. Juli 1899 unter folgenden Bedingungen zugestimmt:

1. Der geplante Übergangsteg ist derart auszuführen, daß seine Achse auf die Mitte des Stallgebäudes IV trifft, und daß er bis zu dem in einem Abstände von 1 m vom Stallgebäude befindlichen eisernen Schranken reicht.

2. Bei dem über der Ausladerampe gelegenen Theile dieses Steges ist das Abtraufen der Niederschlagswässer auf die darunter befindliche Fläche in geeigneter Weise zu verhindern.

3. Das Gelände der eisernen Abgangstiege des Steges ist außer mit dem bereits im Projecte vorgesehenen oberen Geländerstabe noch mit einem mittleren Stabe zu versehen.

4. Der Zugang zur Stiege auf der Ausladerampe ist aus Sicherheitsgründen durch Anbringung von eisernen Barrièrestöcken entsprechend zu versichern, und in gleicher Weise sind die

auf der Rampe stehenden eisernen Stützen der Brückenconstruction gegen Beschädigungen durch Thiere zu schützen.

5. Die Beleuchtung, Reinigung und Aufsehung des Übergangssteges ist von der Bahnunternehmung auf eigene Kosten vorzunehmen.

6. Die aus Anlaß der Herstellung des Übergangssteges an den Gas- und Wasserleitungen und allen anderen Objecten des Central-Viehmarktes nothwendig werdenden Abänderungen sind im Einvernehmen mit dem Stadtbauamte, beziehungsweise dem Verwalter des Central-Viehmarktes ausschließlich auf Gefahr und Kosten der Bahnunternehmung auszuführen.

7. Bei der Fundierung der Pfeiler des Übergangssteges sind die in der Nähe vorbeiführenden städtischen Rohrleitungen, insoferne nicht nach dem vorstehenden Punkte deren Verlegung nothwendig wird, auf Gefahr und Kosten des Bahnunternehmens zweckentsprechend zu versichern.

8. Entlang der gegen die Simmeringer Hauptstraße gerichteten Seite des Betriebsgebäudes, beziehungsweise entlang der ganzen geplanten fundierten Einfriedung ist seitens des Bahnunternehmens gemäß § 61 der Wiener Bauordnung ein vorschriftsmäßiges Trottoir nach den Angaben der Gemeinde zu legen und bis zum Tage der Übergabe in das Eigenthum und in die Erhaltung der Gemeinde in gutem Zustande zu erhalten.

9. Bezüglich der geplanten Rohrleitung zur Abführung der Abfallstoffe und atmosphärischen Niederschläge sind die vorgelegten Projectspläne in der Weise zu ergänzen, daß die beabsichtigte Führung und das Gefälle der Leitung bis zu ihrer Einmündung in den städtischen Unrathscanal aus denselben genau zu entnehmen ist.

10. Für die Einmündung in den städtischen Unrathscanal ist die im Gesetze vom 19. Jänner 1890, L.-G.-Bl. Nr. 9, vorgeschriebene Canaleinmündungsgebühr in der durch dieses Gesetz bestimmten Höhe und auf die ebenda festgesetzte Art und Weise seitens der Bahnunternehmung zu entrichten.

11. Sämmtliche Herstellungen, welche mit der Ausführung dieses Projectes im Zusammenhange stehen und durch dieselbe bedingt sind, hat das Bahnunternehmen auf eigene Kosten auszuführen; die Erhaltungskosten der der politischen Begehung unterzogenen Objecte hat das Bahnunternehmen zu tragen.

12. Das Bahnunternehmen hat der Gemeinde für alle Schäden und Nachtheile, welche derselben aus dem Baue oder Bestande des Steges erwachsen sollten, aufzukommen.

13. Die Gemeinde leistet dagegen für Beschädigungen, welche aus dem Betriebe des Viehmarktes oder aus dem Verkehre auf demselben an den Bahnobjecten entstehen sollten, der Bahnunternehmung keinerlei Schadenersatz.

14. Die Bahnunternehmung hat bezüglich der Überlassung der zu den geplanten Herstellungen in Anspruch zu nehmenden städtischen Grundflächen mit der Gemeinde unter Abänderung des Vertrages vom 4. Juli 1891, M.-Z. 198.059 ex 1891, Z. 47.049 St.-G.-G., eine neuerliche Vereinbarung zu treffen und insbesondere auf die ihr in § 4 dieses Vertrages unentgeltlich überlassene Grundfläche im Ausmaße von 680 m², insofern dieselbe zur Ausführung des vorliegenden Projectes nicht erforderlich ist, zu verzichten.

Endlich wurde am 17. November 1899 das Project für die Errichtung einer Ölgasanstalt auf dem Staatsbahnhofe im X. Bezirke der politischen Begehung unterzogen.

Dieses Project fand unter folgenden, mit dem Stadtrathsbeschlusse vom 16. November 1899 genehmigten Bedingungen die Zustimmung der Gemeinde:

1. Durch entsprechende Herstellung von Klärgruben und Filteranlagen ist dafür Vorsee zu treffen, daß die Abwässer der Gaserzeugung nur in abgekühltem, desodorisiertem Zustande in den städtischen Unrathscanal gelangen. Im Falle einer erwiesenen Beschädigung der Canalwänden durch die aus der Ölgasanstalt abgeleiteten Stoffe und Flüssigkeiten bleiben der Gemeinde, abgesehen von der Straffälligkeit des Schuldtragenden nach der Magistratskundmachung vom 23. Februar 1899, Z. 104.807/XIV ex 1898, beziehungsweise der dieselbe jeweilig ersetzenden competenten behördlichen Verfügung, alle Schadenersatzansprüche vorbehalten.

2. Die anzulegenden Theergruben sind derart undurchlässig herzustellen, daß eine Bodeninfiltration, sowie ein allfälliges Durchsickern von Theerwasser in das städtische Canalnetz ausgeschlossen erscheint.

3. Die Anlage der Schornsteine hat unter Berücksichtigung des § 66 der Wiener Bauordnung vom 17. Jänner 1888, L.-G.-Bl. Nr. 35, zu erfolgen; insbesondere muß eine in Zukunft etwa erforderliche Erhöhung derselben auf mindestens 35 m möglich sein.

4. Bei der Errichtung und dem Betriebe der Anstalt sind die Vorschriften des III. Hauptstückes der Gewerbeordnung genau zu beobachten.

Sollten sich aus dem Betriebe derselben unzulässige Schädigungen der Nachbarschaft ergeben, so ist in geeigneter Weise Abhilfe zu schaffen.

Die Baubewilligung wurde, da sich das Commissionsergebnis durch die Annahme der Forderungen der Gemeinde vonseiten der Bahnvertreter als ein anstandsloses darstellte, ex commissione erteilt.

4. k. k. privilegierte österreichische Nordwestbahn.

Die im Vorjahre in Behandlung genommene Angelegenheit der Herstellung eines zweiten Geleises in der Strecke „Wien—Stoßerau“ beschäftigte die Gemeinde auch im Berichtsjahre.

Mit dem Erlasse vom 6. Jänner 1899, Z. 54.761/19 ex 1898, hat nämlich das k. k. Eisenbahnministerium über die bei der politischen Begehung des erwähnten Projectes in Schwebe gebliebenen Forderungen der Gemeinde Wien entschieden und hiebei insbesondere die Entscheidung über die Forderung nach Herstellung eines 114 m langen Viaductes zwischen km 1.9 und 2.1 entsprechend den genehmigten Baulinien des daselbst geplanten Platzes demjenigen Zeitpunkte vorbehalten, in welchem der in Aussicht genommene Anschluß der Donaufstadtlinie der Wiener Stadtbahn an die Nordwestbahn zur Amtshandlung gelangen wird.

Die Gemeinde ergriff, von der Ansicht ausgehend, daß ihr nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen der Anspruch auf eine sofortige, unbedingte und unbefristete Entscheidung über die unbedingt gestellte Forderung gebühre und die Forderung selbst in § 10, lit. c, des Eisenbahnconcessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. 238, meritorisch begründet sei, gegen diese Vertagung der Entscheidung zufolge Gemeinderathsbeschlusses vom 26. Mai 1899 die Beschwerde an den k. k. Verwaltungsgerichtshof.

Die Entscheidung des Letzteren ist im Berichtsjahre nicht mehr erfolgt.

5. k. k. privilegierte Südbahn.

Die Gemeinde erteilte dem Projecte für die Erweiterung des Matzleinsdorfer-Frachtenbahnhofes ihre Zustimmung, worauf die Baubewilligung erteilt wurde.

Im Zuge der Längensfeldgasse im XII. Bezirke wurde die Durchfahrt unter den neuen Geleisanlagen im Einvernehmen mit der Gemeinde hergestellt.

Über eine von der Stadt Graz ausgegangene Anregung hat der Gemeinderath in der Sitzung vom 23. Juni 1899 folgenden Beschluß gefaßt:

Die österreichische und insbesondere die Wiener Geschäftswelt hat ein lebhaftes Interesse an einer möglichst raschen und zweckmäßigen Zugverbindung zwischen der Stadt Wien als dem natürlichen Mittelpunkte des österreichischen Handels und Gewerbes und dem einzigen Haupt-handelshafen Österreichs in Triest.

Die k. k. privilegierte Südbahn-Gesellschaft, welche diesem Interesse dormalen allein zu dienen berufen ist, trägt demselben nur in mangelhafter Weise Rechnung, da sie directe Schnellzüge zwischen Wien und Triest nur in ganz unzureichender Zahl verkehren läßt.

Der Wiener Gemeinderath stellt daher an die genannte Gesellschaft das dringende Verlangen, solche Schnellzüge ehestens in einer dem tatsächlichen Verkehrsbedürfnisse entsprechenden Anzahl einzuführen, und ersucht das k. k. Eisenbahnministerium, auf die Erfüllung dieser Forderung seitens der Bahngesellschaft mit allen zu Gebote stehenden Mitteln hinzuwirken.

Zugleich legt der Wiener Gemeinderath der k. k. privilegierten Südbahn-Gesellschaft nahe, die in ihren Fahrpreistarifen bestehende Unbilligkeit zu beseitigen, wonach sich die Schnellzugs-

fahrtpreise in den Relationen Wien—Graz und Wien—Cilli unverhältnismäßig höher stellen, als in anderen Relationen.

Der Magistrat hat diesen Beschlufs der Bahngesellschaft und dem k. k. Eisenbahnministerium bekannt zu geben.

Anlässlich dieses Beschlusses ist ein Dankschreiben des Gremiums der Kaufmannschaft in Graz an den Gemeinderath eingelangt, welches in der Gemeinderathssitzung vom 1. September 1899 vollinhaltlich zur Verlesung gebracht wurde.

6. k. k. privilegierte Eisenbahn „Wien-Aspang“.

In der Haltestelle Simmering wurde der Bahnsteig durch ein eisernes Geländer gegen die tiefer gelegenen Manipulationsgleise versichert und eine hölzerne Wartehalle errichtet.

II. Localbahnen.

1. Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen.

Zum Zwecke des Ausbaues der Linie Wien (Matzleinsdorfer Viaduct)—Guntramsdorf bis Baden und der Einführung des elektrischen Betriebes auf dem gesellschaflichen Bahnwege wurde von der Gesellschaft ein Project für die Reconstruction der Bahnanlage und zwar insbesondere für die Erbauung eines zweiten Geleises vorgelegt.

Über dasselbe fand die politische Begehung und Enteignungsverhandlung am 23. Jänner 1899 und den folgenden Tagen statt.

Die Gemeinde Wien stimmte diesem Projecte auf Grund des Gemeinderathsbeschlusses vom 20. Jänner 1899 unter folgenden Bedingungen zu:

a) Insoweit die Geleise von bestehenden öffentlichen Communicationen gekreuzt werden, hat die Bahngesellschaft auf die ganze Länge der Kreuzung eine Pflasterung in einer von der Gemeinde anzugebenden Art und Weise herzustellen und im guten Zustande zu erhalten.

b) Wenn solche Communicationen nach Maßgabe des Generalregulierungsplanes der Stadt Wien verbreitert werden, hat die Gesellschaft die Geleispflasterung auf die ganze gekreuzte Geleiselänge zu ergänzen.

c) Wenn nach Maßgabe des Generalregulierungsplanes neue Communicationen eröffnet werden, hat die Bahngesellschaft die Kreuzung ihrer Anlagen mit diesen Communicationen ohne Anspruch auf Entschädigung zu dulden und bei Niveaukreuzungen die Geleise in der sub a bezeichneten Art und Breite auf die volle Länge der Kreuzung auszupflastern.

d) Die Bahngesellschaft hat der Gemeinde Wien die Traversierung der Bahnanlage mit Canälen, Rohrleitungen, Kabeln, Straßenbahnanlagen und dergleichen ohne Anspruch auf Entgelt oder Entschädigung zu gestatten, und haben auf solche Objecte die einschlägigen Bestimmungen des zwischen der Gemeinde Wien und der Bahngesellschaft am 29. März 1893 abgeschlossenen Vertrages Anwendung zu finden. Die eisenbahnbehördliche Bewilligung zur Traversierung der Bahnanlage wird die Gemeinde in den einzelnen Fällen selbst erwirken.

e) Gegen die Enteignung von im öffentlichen Gute liegenden Straßengründen wird Verwahrung eingelegt; dagegen wird die Mitbenützung solcher Straßengründe für die Bahnanlage nach Maßgabe der seitens der Gemeinde Wien gestellten Bedingungen sowie der bestehenden und der noch abzuschließenden Verträge zugestanden.

Wenn zur Ausführung des Projectes Gründe in Anspruch genommen werden sollen, welche zum Gemeindevermögen gehören oder Eigenthum des Bürgerhospitalfondes sind, so ist wegen deren Überlassung für Bahnzwecke noch vor ihrer Inanspruchnahme ein Übereinkommen zu treffen.

f) Dagegen kann die Gemeinde Wien die Benützung ihrer Straßen zur Einrichtung der Bahn für den elektrischen Betrieb insoweit nicht bewilligen, als nicht diesbezüglich ein besonderer Vertrag zwischen der Gemeinde Wien und der Bahngesellschaft zustande gekommen ist.

g) Die Bahngesellschaft hat die Gemeinde Wien gegen alle seitens Dritter aus dem Bahnbau abgeleiteten Ansprüche klag- und schadlos zu halten.

h) Das Project ist dahin richtigzustellen, daß die Grenze zwischen dem Gebiete der Stadt Wien und der Gemeinde Inzersdorf am Wienerberge (Land) nicht bei 3·7 km, sondern bei 4·2 km

liegt. Ferner wäre im Einvernehmen mit dem Stadtbauamte die Relation der Höhengoten des Projectes mit den auf den Nullpunkt des Pegels der Ferdinandsbrücke bezogenen Niveaucoten des Generalregulierungsplanes der Stadt Wien festzustellen.

Außerdem wurde von der Gemeinde bezüglich der in den Catastralgemeinden Favoriten, Margarethen, Meidling, Altmannsdorf und Inzersdorf-Stadt zur Ausführung gelangenden Theilstrecken dieses Projectes eine größere Anzahl von Detailforderungen gestellt.

Da sich im Laufe einer mehrtägigen Verhandlung herausstellte, daß die projectierte Tracenführung von km 2·6 bis 3·7, d. i. ungefähr von der Grenze der Catastralgemeinden Meidling und Altmannsdorf bis zur Gemeindegrenze, in Folge des vor Kurzem genehmigten Generalregulierungsplanes bei der Ausführung großen Schwierigkeiten begegnen würde, so wurde das Project für diese Theilstrecke noch im Zuge des Begehungsverfahrens von der Bahngesellschaft zurückgezogen und die Vorlage eines den geänderten Verhältnissen entsprechenden neuen Projectes in Aussicht gestellt. Über das neue Project fand die politische Begehung und Enteignungsverhandlung am 1. Juli 1899 statt.

Auch diesem Projecte wurde von der Gemeinde auf Grund des Stadtrathsbeschlusses vom 27. Juni 1899 unter der Voraussetzung, daß vor Einführung des elektrischen Betriebes mit der Gemeinde ein neuer Vertrag errichtet werde, unter folgenden Bedingungen die Zustimmung erteilt:

1. Die projectierte Bahnüberbrückung bei km 2·6 im Zuge des sogenannten Gerichtsweges ist über Verlangen der Gemeinde Wien seitens des Bahnunternehmens entsprechend der genehmigten zukünftigen Breite der über dieselbe führenden Straße eventuell bis auf 22·76 m zu verbreitern, sobald der anschließende Straßentheil auf diese Breite gebracht worden ist. Sämmtliche Kosten der feinerzeitigen Verbreiterung mit Ausnahme jener der Straßendecke (Pflasterung, Beschotterung u. s. w.), welche seitens der Gemeinde herzustellen sein wird, hat das Bahnunternehmen allein zu tragen.

2. Behufs Ermöglichung der feinerzeitigen Überführung des im Generalregulierungsplane zwischen km 2·9 bis 3·0 vorgesehenen 30 m breiten Straßenzuges über den Einschnitt der Localbahn „Wien—Guntramsdorf“ ist derselbe auf Verlangen der Gemeinde Wien seitens der Bahnunternehmung und auf deren Kosten eventuell auf die volle Breite der Straße einzudecken, sobald der an den Einschnitt anschließende Theil dieser Straße hergestellt worden ist.

3. Desgleichen hat die Bahnunternehmung nach erfolgter Eröffnung des an die Bahn angrenzenden Theiles der im Generalregulierungsplane enthaltenen linksseitigen Parallelstraße der Donauländebahn den Bahneinschnitt im Zuge dieser Straße in einer nutzbaren Breite von mindestens 12 m auf eigene Kosten einzudecken.

4. Die zwischen km 3·2 bis 3·3 geplante Bahnüberbrückung ist genau in die Aße des in Betracht kommenden Straßenzuges zu legen; dieselbe wird über Verlangen der Bahnunternehmung seitens des Stadtbauamtes in natura bekannt gegeben werden. Bei dieser Gelegenheit wird auch die Relation zwischen den Höhengoten des vorliegenden Projectes mit den auf den Nullpunkt des Pegels an der Ferdinandsbrücke bezogenen Höhengoten des Generalregulierungsplanes festzustellen sein.

5. Die im Vorstehenden unter Post 1 bis 4 angeführten Bahneindeckungen, beziehungsweise Überbrückungen sind derart zu construieren, daß über dieselben sowohl Kabel- und Rohrleitungen, als auch Straßenbahnen geführt werden können.

Den Festigkeitsberechnungen derselben ist als größte zulässige Belastung eine Menschenlast von 650 kg per m² sowie ein zweiaxiger Lastwagen von 200 t Gesamtgewicht zugrunde zu legen, wobei hinsichtlich der Dimensionen des Wagens und der Bespannung sowie des Gewichtes der letzteren die Vorschriften der Handelsministerial-Verordnung vom 15. September 1887, R.-G.-Bl. Nr. 109, für Brücken I. Classe (§ 15 derselben) anzuwenden sein werden. Die Pläne dieser Baulichkeiten sind der Gemeinde noch vor Erwirkung der eisenbahnbehördlichen Genehmigung zur Zustimmung vorzulegen.

6. Die Kosten der Erhaltung der Bahnüberbrückungen, beziehungsweise Eindeckungen, ausschließlich jener der Straßendecken (Pflasterung, Beschotterung u. dgl.) und ausschließlich der über die Brücken geführten Leitungen u. s. w. hat die Bahnunternehmung allein zu tragen.

7. Insofern die Bahngleise von bestehenden, dem öffentlichen Verkehre dienenden Communicationen im selben Niveau gekreuzt werden, sind dieselben seitens der Bahnunternehmung

auf eigene Kosten in der ganzen Länge der Kreuzung mit siebenzölligen Granitwürfeln auszapflastern. Diese Pflasterung hat sich auf die ganze Fläche innerhalb der äußersten Schienen und auf einen zwei Würfel breiten Streifen beiderseits derselben zu erstrecken und ist seitens des Bahnunternehmens stets in gutem Zustande zu erhalten. Wenn solche öffentliche Communicationen nach Maßgabe des derzeit genehmigten Generalregulierungsplanes der Stadt Wien verbreitert werden, so hat die Bahnunternehmung die Pflasterung auf die ganze gekreuzte Länge zu ergänzen. Wenn nach Maßgabe dieses Generalregulierungsplanes neue derartige Communicationen eröffnet werden, hat die Bahnunternehmung ihre Geleise an den Kreuzungen gleichfalls in der vorstehend beschriebenen Art auf eigene Kosten auszapflastern und diese Pflasterungen in gutem Zustande zu erhalten.

8. Der Parallelweg (km 3·2 bis 4·2) ist in derselben Art wie der dormalen bestehende anzulegen und seitens des Bahnunternehmens in gutem Zustande zu erhalten.

9. In der Tabelle der Wege und Wasserläufe sind die Namen derjenigen, welche die umgelegten Wege und die Objecte zu erhalten haben, einzutragen.

10. Das Bahnunternehmen hat nicht nur die Kreuzung seiner Anlage durch die nach Maßgabe des bestehenden Generalregulierungsplanes der Stadt Wien zu eröffnenden neuen Straßenzüge, sondern auch die Traversierung der Bahnanlage mit Canälen, Rohrleitungen, Kabeln, Straßenbahnen u. dgl. ohne Anspruch auf Entschädigung oder Entgelt zu gestatten. Auf solche Objecte haben die einschlägigen Bestimmungen des zwischen der Gemeinde Wien und der Bahnconcessionärin ad M. = Z. 126.008 ex 1892 abgeschlossenen Vertrages vom Jahre 1893 Anwendung zu finden. Die eisenbahnbehördliche Bewilligung zur Traversierung der Bahnanlage wird die Gemeinde, beziehungsweise die betreffende Unternehmung, in den einzelnen Fällen selbst erwirken.

11. Die etwa an den gekreuzten öffentlichen Communicationen nöthigen Niveauregulierungen, sowie auch alle etwa in Folge des Bahnbaues an städtischen Objecten nöthig werdenden Änderungen sind im Einvernehmen mit dem Stadtbauamte durchzuführen. Die Kosten solcher Abänderungen hat das Bahnunternehmen zu tragen.

12. Durch die Anlage und den Betrieb der Bahn darf die Offenhaltung der Straßen unbeschadet der Erfordernisse des Bahnbetriebes und die Sicherheit des allgemeinen Verkehrs sowie der Bestand der im Straßenkörper befindlichen Objecte keine Beeinträchtigung erleiden. Die nicht abgeschrankten Niveaufkreuzungen sind unter Beachtung der nöthigen Vorsicht mit geringerer Geschwindigkeit zu befahren, und ist das Stehenbleiben von Fahrbetriebsmitteln oder die Ablagerung von Materialien auf denselben zu vermeiden.

13. Auch die zwischen km 3·3 und der Wiener Gemeindegrenze stattfindenden Niveauübersezungen der Straßen sollen durch Unterfahrungen derselben ersetzt werden. Die Gemeinde ist jedoch bereit, bis zum Eintritte des diesbezüglichen Verkehrsbedarfes gegen Eintragung dieser Bedingung im Eisenbahnbuche die provisorischen Niveauübersezungen in dieser Strecke zu gestatten.

14. Das Bahnunternehmen hat der Gemeinde für alle Schäden und Nachteile, welche ihr etwa in Folge des Baues, Bestandes oder Betriebes der Bahn erwachsen sollten, aufzukommen und die Gemeinde auch gegen alle aus der Bahnanlage abgeleiteten Ansprüche dritter Personen klag- und schadlos zu halten.

15. Die Gemeinde leistet dagegen dem Bahnunternehmen für Schäden und Nachteile, welche demselben etwa durch die Ausführung und den Bestand oder in Folge von Gebrechen städtischer Objecte zugehen, keinerlei Schadloshaltung.

16. Der zwischen der Concessionärin und dem niederösterreichischen Landesauschusse ad L. = Z. 943 im Jahre 1886 abgeschlossene Vertrag hat, insofern dessen Bestimmungen durch die vorstehenden Bedingungen nicht eine Abänderung oder Ergänzung erfahren, auch auf die der politischen Begehung am heutigen Tage unterzogene Bahnstrecke Anwendung zu finden.

Dieser Stadtrathsbeschluss erhielt in der Gemeinderathsitzung vom 7. Juli 1899 nachträglich die Genehmigung des Gemeinderathes.

Endlich wurde eine provisorische Einbindung der Geleise dieser Localbahn in jene der Donauländebahn in km 7 ²/₄ der letzteren ausgeführt und hiedurch der Übergang von Güterzügen von einer Bahn auf die andere ermöglicht.

Infolge dessen wurden aus Betriebsrückichten die Geleiseanlagen der Anschlussstation Mazing der Donauländebahn entsprechend erweitert.

Die Anzahl der auf der Localbahn Wien—Guntramsdorf im Jahre 1899 beförderten Personen betrug 1,626.893, das Gewicht der beförderten Güter 516.460 Tonnen. Die Einnahmen beliefen sich auf 307.589 fl. 54 kr., die Ausgaben auf 233.748 fl. 16 kr.

2. Dampftramway-Gesellschaft, vormals Frank & Comp.

a) Linie „Sietzing—Mödling“.

Mit Zustimmung der Gemeinde wurden bei der Haltestelle „Linienamt“ und in km $1\frac{5}{7}$ Betriebsausweichen errichtet.

b) Linie „Wien—Stammersdorf“, beziehungsweise „Groß-Enzersdorf“.

Die Haltestelle „Stromstraße“ wurde neu geschaffen und die Errichtung einer Wartehalle bei der Haltestelle „Dresdenerstraße“ sichergestellt.

Im Berichtsjahre wurden auf sämtlichen Linien dieser Gesellschaft 2,816.086 Fahrgäste und 4393 Tonnen Güter befördert.

Die Einnahmen betragen 431.530 fl. 80 kr., die Ausgaben 301.834 fl. 58 kr.

3. Kahlenberg-Eisenbahn.

Zu dem Bestande der Zahnradbahn „Nußdorf—Kahlenberg“ ist im Berichtsjahre keine Veränderung eingetreten.

Die Anzahl der beförderten Personen betrug 165.574, das Gewicht der beförderten Güter 551.2 Tonnen. Die Bahnbetriebs-Einnahmen bezifferten sich mit 61.371 fl. 8 kr., die Ausgaben mit 52.830 fl. 64 kr.

III. Projectierte Localbahnen.

1. Wienerwaldbahn Wien—Judenua.

Wie bereits im Verwaltungsberichte für das Jahr 1898 mitgetheilt wurde, erhielten die Proponenten dieser Localbahn auf Grund des günstigen Ergebnisses der am 18. Juli 1898 stattgefundenen Tracenrevision den Auftrag, sich bezüglich der im Wiener Gemeindegebiete auszuführenden Theilstrecke mit der Gemeinde unmittelbar in das Einvernehmen zu setzen.

Die Verhandlungen mit den Proponenten wurden durch ein stadträthliches Comité geführt und mit dem Stadtrathsbeschlusse vom 26. Juli 1899 die Entwürfe der mit der Continental-Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Gesellschaft in Berlin von der Gemeinde Wien im eigenen Namen und im Vollmachtenamen der Commission für Verkehrsanlagen in Wien abzuschließenden Verträge genehmigt.

Aus denselben ist hervorzuheben, daß sich die Gemeinde Wien die Concessions-erwerbung für eine als Fortsetzung der Localbahn Hütteldorf—Judenua auszuführende Localbahn von der Station Hütteldorf-Hacking der Wiener Stadtbahn bis zur Grenze des XIII. und XIV. Gemeindebezirkes nächst dem Rudolfsheimer Marktplatze vorbehalten und den elektrischen Betrieb dieser Localbahn gefordert hat.

Letztere Forderung begegnete jedoch bei den Proponenten derartigen Schwierigkeiten, daß die Verhandlungen im Berichtsjahre nicht mehr zum Abschlusse gelangten.

2. Localbahn Meidling—Mauer.

Gegen das beim k. k. Eisenbahnministerium eingebrachte Ansuchen um Bewilligung zur Durchführung der technischen Vorarbeiten für eine schmalspurige Localbahn „Meidling—Mauer“ wurde zufolge Gemeinderathsbeschlusses vom 1. September 1899 keine Einwendung erhoben, jedoch die Concessionserwerbung für diese Localbahn im Falle ihrer thatsächlichen Ausführung vorbehalten.

3. Localbahn Wien—Preßburg.

Das Project des Ingenieurs Josef Tauber für die Erbauung einer normalspurigen Localbahn von Wien nach Preßburg mit elektrischem Betriebe gelangte hinsichtlich der Theilstrecke Wien—Schwechat am 30. Juni und 1. Juli 1899 zur Tracenrevision.

Bei dieser Verhandlung erhoben die Vertreter der Gemeinde Wien gegen die Verleihung der Concession für die innerhalb des Wiener Gemeindegebietes gelegene Strecke Einsprache, weil der Gemeinde Wien unter Z. 61 der Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 24. März 1899, N.-G.-Bl. Nr. 58, bereits selbst die Concession für eine elektrische Kleinbahnlinie von Wien nach Schwchat erteilt wurde.

Die mit dem Projectanten wegen Abschlusses eines Vertrages für den Bau und Betrieb der elektrischen Bahn „Wien—Preßburg“ eingeleiteten Verhandlungen gelangten im Berichtsjahre nicht mehr zum Abschlusse.

IV. Industriegeleise.

Die Gemeinde erteilte ihre Zustimmung zur Benützung öffentlichen Straßengrundes für nachstehende, von Hauptbahnen abzweigende Industriegeleise:

a) Von der Donauuferbahn in das Fabriksetablissement der Österreichischen Asphalt-Actiengesellschaft; b) von der privilegierten österreichisch-ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft in die städtischen Gaswerke; c) vom Rangierbahnhofe Brigittenau der Donauuferbahn in das Fabriksetablissement der Neuchatel Asphalte Company limited.

V. Straßenbahnen.

1. Bau- und Betriebs-Gesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien.

a) Allgemeines.

Zu Berichtsjahre vollzog sich die Liquidierung der Wiener Tramway-Gesellschaft und die Constituierung der Bau- und Betriebs-Gesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien.

Mit der Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 24. März 1899, verlautbart in dem am 29. März 1899 zur Ausgabe gelangten XXII. Stücke des Reichsgesetzblattes unter Nr. 58, wurde der Gemeinde Wien die Concession für ein Netz von mit elektrischer Kraft zu betreibenden normalspurigen Kleinbahnlinien verliehen.

Die Concessionskundmachung hat folgenden Wortlaut:

Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund und in Gemäßheit der Bestimmungen des Gesetzes über Bahnen niederer Ordnung vom 31. December 1894, N.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, im Einvernehmen mit den betheiligten k. k. Ministerien und dem k. und k. Reichs-Kriegsministerium, der Gemeindevertretung der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien die angesuchte Concession zum Baue und Betriebe eines einheitlichen, unter Einbeziehung und entsprechender Umgestaltung

der von der genannten Gemeindevertretung zu erwerbenden, bisher nicht als Local- oder Kleinbahnen concessionierten Linien der Wiener Tramway-Gesellschaft herzustellenden Netzes von mit elektrischer Kraft zu betreibenden, normalspurigen Kleinbahnlinien unter den in den nachfolgenden §§ 1 bis einschließlich 17 festgesetzten Bedingungen und Modalitäten erteilt.

Das concessionierte Bahnnetz umfaßt die nachstehenden Linien:

1. Von der Liniengasse durch die Wallgasse, Kaiserstraße, Blindengasse, Josefstädterstraße, Albertgasse, Florianigasse, Stodagasse, Alserstraße, Spitalgasse, Rußsdorferstraße, Alserbachstraße, Wallenstein-, Raufcher-, Nordwestbahnstraße, Am Tabor, Nordbahnstraße, Praterstern, Kronprinz Rudolf- und Vorgartenstraße bis zur Remise;
2. vom Stubenring durch die Kadetstraße und Löwengasse bis zur Kasumofskygasse;
3. vom Praterstern durch die Ausstellungsstraße bis zur Abzweigung nach dem Südportal der Rotunde;
4. von der Aspernbrücke über die ganze Ringstraße und den Franz Josefs-Quai bis zurück zur Aspernbrücke;
5. von der Aspernbrücke durch die Praterstraße bis zum Praterstern;
6. von der Vorgartenstraße durch die Kronprinz Rudolfstraße bis zum städtischen Bade;
7. von der Ringstraße durch die Babenbergerstraße und die Mariahilferstraße bis zur Haltestelle Hiezing der Wiener Stadtbahn;
8. vom Burgring durch die Bellariastraße, Breitegasse, Siebensterngasse und Stiftgasse bis zur Mariahilferstraße;
9. vom Franz Josefs-Quai durch die Taborstraße zum Nordwestbahnhof;
10. vom Stubenring durch die Landstraße Hauptstraße bis zum Rennweg;
11. vom Schwarzenbergplatz durch den Rennweg und die Simmeringer Hauptstraße bis zum Centralfriedhofe;
12. vom Opernring durch die Kärnthnerstraße, Wiedener Hauptstraße, Favoritenstraße (beziehungsweise Paulanergasse) und Himbergerstraße bis zum Landgut;
13. vom Kärnthnerthormarkt durch die Wienstraße, Pressgasse, Margarethenstraße, Griesgasse, Am Hundsturm, durch die Schönbrunnerstraße bis zur unteren Rudolfsheimer Remise;
14. vom Opernring durch die Eichenbachgasse und die Gumpendorferstraße bis zur Wallgasse;
15. von der Bellariastraße durch die Hanfengasse über den Schmerlingplatz und durch die Lerchenfelderstraße bis zur Kaiserstraße;
16. vom Schottenring durch die Universitätsstraße, Alserstraße und Kinderhospitalgasse über den Zimmermannplatz, durch die Fögerstraße, Hernalser Hauptstraße und Dornbacherstraße nach Dornbach;
17. vom Schottenring durch die Währingerstraße bis zur Türkenchanzstraße;
18. von der Währingerstraße durch die Schulgasse, Semperstraße, Staudgasse, Rutschergasse und Kreuzgasse bis zur Remise;
19. vom Schottenring durch die Wipplingerstraße, Peregringasse, Kolingasse, über den Schlickplatz, durch die Porzellan-, Althan- und Spittelauergasse bis zur Viriotgasse;
20. von der Abzweigung in der Ausstellungsstraße nach dem Südportal der Rotunde bis zum Nordportal;
21. von der Landstraße Hauptstraße durch die Erdbergstraße (respective die Sofienbrückengasse) bis zur Schlachthausgasse;
22. von der Landstraße Hauptstraße durch die Invalidenstraße, Ungargasse, Fasangasse und Gürtelstraße am Südbahnhof vorbei bis zur Himbergerstraße;
23. von der Paulanerkirche durch die Wiedener Hauptstraße, die Magleinsdorferstraße und Simmeringerstraße bis zur Himbergerstraße;
24. von der Schönbrunnerstraße durch die Meinrechtsdorferstraße bis zur Magleinsdorferstraße;
25. von der Bellariastraße durch die Burggasse bis zur Kaiserstraße;
26. vom Franzensring durch die Stadiongasse und Josefstädterstraße bis zur Haltestelle Josefstädterstraße der Wiener Stadtbahn;
27. von der Feldgasse durch die Alserstraße, Ottakringerstraße, Rosenstein- (beziehungsweise Tauber-) gasse bis zur Hernalser Hauptstraße;
28. von der Alserbachstraße durch die Rußsdorferstraße und Döblinger Hauptstraße bis zum Gasthause Zögernitz.

29. vom Franz Josefs-Quai durch die untere und obere Augartenstraße bis zur Taborstraße;
 30. vom Praterstern durch die Kaiser Josefsstraße bis zur Taborstraße.

Die in das concessionierte Bahnetz als integrierende Bestandtheile einzubeziehenden Pferdebahnlagen werden vom Zeitpunkte der Erwerbung derselben durch die Gemeinde der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien als Kleinbahnen anerkannt und haben auf dieselben von diesem Zeitpunkte angefangen unter Außerkraftsetzung der bezüglichlichen Concessionserlässe die Bestimmungen der §§ 1 bis einschließlich 17 dieser Kundmachung mit der Maßgabe Anwendung zu finden, daß diese Linien bis zum Zeitpunkte der vollendeten Umgestaltung für den elektrischen Betrieb mit Pferden betrieben werden dürfen.

Ferner wird der Gemeindevertretung der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien das Recht eingeräumt, für den Fall eines anstandslosen Ergebnisses der diesbezüglich nach den bestehenden Normen durchzuführenden commissionellen Prüfung nachstehende Linien nach Maßgabe der in den nachfolgenden §§ 1 bis einschließlich 17 festgestellten Bedingungen und Modalitäten zu bauen und zu betreiben und zwar:

31. von der Ausstellungsstraße im k. k. Prater bis zur Rotunde (Südportal);
 32. von der Löwengasse durch die Rajumofskygasse über die Sofienbrücke, durch die Wittelsbachstraße und durch den k. k. Prater mit Unterfahung der Hauptallee bis zur Rotunde;
 33. von der Kärnthnerstraße durch die Wallfischgasse und Schwarzenbergstraße bis zum Schwarzenbergplatz;
 34. vom Schwarzenbergplatz durch die Heugasse nach dem Süd- und Staatsbahnhofe;
 35. von der Kaiserstraße durch die verlängerte Lerchenfelder- und durch die Thaliastraße bis zur Montleartstraße;
 36. von der Radetzkystraße durch die hintere Zollamtstraße (eventuell vom Radetzkyplatze durch die untere Viaductgasse), durch die Invalidenstraße, über den Heumarkt, den Schwarzenbergplatz und durch die Technikerstraße bis zur Wiedener Hauptstraße;
 37. von der Wiedener Hauptstraße über den Kärnthnerthormarkt und den Getreidemarkt, durch die Museumstraße, Auerspergstraße, Landesgerichtsstraße, Garnisongasse und Schwarzspanierstraße bis zur Währingerstraße;
 38. von der Kupferschmiedgasse über den Neuen Markt, durch die Tegetthoff-, Obergergasse und Friedrichstraße bis zum Getreidemarkte;
 39. vom Margarethenplatz durch die Pilgram-, Hofmühl-, Mollard-, Echterhazy- und Dambödgasse (eventuell durch die Gumpendorferstraße), dann durch die Amerling-, Neubau-, Strozzi-, Lederergasse (eventuell durch die Piaristen- und Kochgasse) bis zur Alserstraße;
 40. für eine durch die Brückengasse zu führende Verbindungslinie zwischen der Gumpendorfer- und Schönbrunnerstraße;
 41. für eine Verlängerung der bestehenden Linie durch die Genzgasse bis zur Stadtbahnstation Gersthof;
 42. von der Ungargasse durch die Sechskrügel- und Rajumofskygasse oder durch die Rochus- und Sofienbrückengasse bis zur Löwengasse, respective bis zur Sofienbrücke, eventuell von der Neulinggasse durch den Neulinggassendurchbruch, die Wassergasse und über die Erdbergerlände bis zur Sofienbrücke;
 43. vom Nordwestbahnhof durch die Tabor-, Nordwestbahn- und Innstraße bis zur Engerthstraße;
 44. vom Wiedener Gürtel durch die Lagenburgerstraße bis zur Trostgasse;
 45. von der Heugasse durch die Belvedere-, Rainer-, Blechturm- und Ziegelofengasse bis auf den Margarethenplatz;
 46. eine Verbindungslinie in der Winkelmanngasse;
 47. von der Stiftgasse durch die Siebensterngasse und Westbahnstraße bis zur Kaiserstraße;
 48. von der Penzingerstraße durch die Schönbrunner-Allee bis zur Linzerstraße;
 49. von der Mariahilferstraße durch die Linzerstraße bis zur Johnstraße;
 50. von der Johnstraße durch die Linzerstraße bis zur Hüttelbergstraße in Hütteldorf;
 51. von der Stadtbahnstation Gersthof durch die Genzgasse, die Gersthof- und Pöpleinsdorferstraße bis zur Schafberggasse;
 52. von der Döblinger Hauptstraße durch die Billrothstraße und die Grinzinger-Allee bis Grinzling (Sandgasse);

53. von der Obkirchergasse durch die Siebingerstraße bis zur Windhabergasse in Unter-Siebring;
54. von der unteren Augartenstraße durch die obere Augartenstraße und die Klosterneuburgerstraße bis zur Wenzelgasse;
55. von der Kaiserstraße durch die Stollgasse und die Felberstraße bis zur Linzerstraße;
56. von der Bollbadgasse in Dornbach bis zur Klampfelberggasse in Neuwaldegg;
57. von der Himbergerstraße durch die Quallengasse, Absberggasse, Simmeringerstraße und Geißelbergstraße bis zur Simmeringer Hauptstraße;
58. von der Kronprinz Rudolfstraße durch die Engerthstraße bis zu den Kasernen nebst Anschluß an die Ausstellungsstraße;
59. von der Wittelsbachstraße durch die Valeriestraße und längs des Donaucanals bis zur Freudenau;
60. von der Valeriestraße durch die Kaiser-Josefsbrückenallee, über die Kaiser-Josefsbrücke, durch die Schlachthausgasse, die Landstraße Hauptstraße und über den Landstraße Gürtel bis zur Fasangasse;
61. vom Centralfriedhof durch die Simmeringer Hauptstraße bis Schwechat;
62. vom Landgut durch die Himbergerstraße bis zur Schleiergasse;
63. vom protestantischen Friedhof durch die Triesterstraße bis zum Franz-Josefs-Spital;
64. von der Maßleinsdorferstraße über den Wiedener Gürtel bis zur Favoritenstraße;
65. von der Gumpendorfer Linie durch die Sechshauferstraße und den Wienfluß entlang bis zur Schönbrunner Brücke, ferner in Fortsetzung der sub 7 bezeichneten Linie durch die Hieginger Hauptstraße bis zum Anschlusse an die Dampftramway nach St. Veit und Lainz;
66. vom Rennweg durch die Auenbrugger- oder die Beithgasse, durch die Strohgasse, Reißnerstraße und Neulinggasse bis zur Ungargasse;
67. vom Stubenring durch die Marzergasse bis zur Rajumofskygasse;
68. von der Kaiserstraße durch die verlängerte Burggasse, über den Lerchenfelder Gürtel, durch die Herbststraße, eventuell Gablenzgasse bis zum Wilhelminenspital;
69. die Fortsetzung der Hütteldorfer Linie von der Hüttelbergstraße bis zum „Wolfen in der Au“;
70. von der Linzerstraße durch die Reingasse, Breitenjeerstraße, Kandlerstraße, Gutten-gasse und Enenkestraße bis zur Thaliastraße;
71. vom Casino Zögernitz durch die Döblinger Hauptstraße und die Hohewartestraße bis zur Grinzingerstraße;
72. vom Kadetsplatz durch die Pragerstraße, über die Franzensbrücke und durch die Franzensbrückenstraße bis zum Praterstern;
73. von der Simmeringer Hauptstraße durch die Kaiser-Ebersdorferstraße bis Kaiser-Ebersdorf;
74. von der Remise in der Kreuzgasse bis zum Bahnhofe Gersthof der Vorortelinie, beziehungsweise bis zur Alseggerstraße;
75. von der Wenzelgasse durch die Klosterneuburgerstraße und über die Brigittenauer Lände bis zur Jubiläumsbrücke;
76. von der Jubiläumsbrücke durch die Gunoldgasse, Heiligenstädterstraße und Barawitzka-gasse bis zur Hohewartestraße;
77. von der Ziegelofengasse durch den Mittersteig, die Siebenbrunnengasse, Wilhelm-, Breitenfurther- und Hezendorferstraße bis zur Kernstraße in Hezendorf;
78. von der Hernalser Hauptstraße durch die Hornayrgasse und Vincenzgasse bis zur Genzgasse;
79. von der Franzensbrückenstraße am Schüttel entlang bis zur Wittelsbachstraße;
80. eine Verlängerung in der Laxenburgerstraße bis zur neuen Gürtelstraße;
81. eine Verlängerung in der Triesterstraße bis zur neuen Gürtelstraße;
82. von der Reinpreditsdorferstraße durch die Marx-Meidlingerstraße, Längenseldgasse, Stiegegasse, Sechshauferstraße, Reindorfstraße, Grenzgasse, Schweglerstraße, Hütteldorferstraße und an der nordöstlichen Grenze des Exercierplatzes entlang bis zur Herbststraße, beziehungsweise Gablenzgasse;
83. von der Herbststraße, beziehungsweise Gablenzgasse durch die Panikengasse und Fest-gasse bis zur Ottakringerstraße;

84. von der Montleartstraße durch die Thaliastraße und die Galtzinsstraße ins Liebhardtsthäl;
 85. von der Klampfelberggasse durch die Neuwaldeggerstraße bis zur Geroldgasse;
 86. von der Windhabergasse durch die Sieveringerstraße bis zum Linienamte;
 87. von der Hohewartestraße durch die Grinzingerstraße bis zur Grinzinger-Allee;
 88. von der Sandgasse durch die Kobenzlgasse bis zum Krapsenwaldl (Grenze der Privatstraße);
 89. eine Verlängerung der Linie durch die Hohewartestraße bis zur Bahnradbahn auf den Kahlenberg;
 90. von den Kasernen abwärts durch die Engerthstraße bis zum Donauuferbahnhof;
 91. von der Schleiergasse durch die Himbergerstraße bis zur Grenzackerstraße;
 92. von der Hießinger Hauptstraße durch die Lainzerstraße, Speisingerstraße und Feldkellerstraße bis zur Kernstraße in Hezendorf;
 93. von der Rosenstein-, beziehungsweise Taubergasse durch die Maßengasse und Wilhelminenstraße bis zur Sandleitengasse;
 94. vom Nordwestbahnhofe durch die Nordwestbahnstraße und Schwedengasse bis zur Jubiläumsbrücke, eventuell von der Taborstraße durch die Dresdnerstraße und Schwedengasse bis zur Jubiläumsbrücke;
 95. von der Kronprinz Rudolfsstraße durch die Engerthstraße bis zum Kaiserplaz;
 96. vom Kaiserplaz durch eine noch unbenannte Straße bis zur Schwedengasse (Nordwestbahnunterführung);
 97. von der Rothenthurmstraße über den Fleischmarkt bis zum Stubenring;
 98. von der Billrothstraße durch die Krottenbachzeile nach Neustift;
 99. von der Rathstraße in Neustift am Walde durch die Salmannsdorferstraße bis zum Bad-Hotel.

§ 1.

Der Stadtgemeinde Wien als Concessionärin werden die im Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angeführten finanziellen Begünstigungen gewährt.

Die Dauer der im Artikel V, lit. d des obigen Gesetzes vorgesehenen Steuerbefreiungen wird mit 25 Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, mit der Maßgabe festgesetzt, daß die Steuerbefreiung für die Linien, welche im Eingange sub 33. 1 bis einschließlich 30 angeführt sind, erst mit jenem Zeitpunkte wirksam wird, in welchem dieselben nach erfolgter Umwandlung dem elektrischen Betriebe übergeben werden.

Bezüglich des Personenfahrkartensystems haben in Gemäßheit der Bestimmung im Artikel XX, zweiter Absatz, des vorangeführten Gesetzes die Gesetze vom 11. Mai 1871, R.-G.-Bl. Nr. 39, und vom 30. März 1875, R.-G.-Bl. Nr. 42, Anwendung zu finden.

§ 2.

Die Concessionärin ist verpflichtet, die Herstellung der im Eingange sub 33. 1 bis einschließlich 12 bezeichneten Eisenbahnlinien sofort nach erhaltenem Bauconsense zu beginnen, binnen längstens einundeinhalb Jahren vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertigen Bahnen dem öffentlichen Verkehre zu übergeben; die im Eingange sub 33. 13 bis einschließlich 30 bezeichneten Linien sind in der Weise rechtzeitig herzustellen, daß dieselben bis Ende des Jahres 1901 vollendet sind und dem öffentlichen Verkehre übergeben werden können. Die Bautermine für die übrigen, im Eingange bezeichneten Linien werden anlässlich der bezüglichen Baubewilligungen festgesetzt werden, und hat sich die Concessionärin den diesfalls zu treffenden Bestimmungen zu unterwerfen.

Alle im Eingange angeführten Kleinbahnlinien sind sohin während der ganzen Concessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung der vorstehenden Bautermine hat die Concessionärin über Verlangen der k. k. Staatsverwaltung durch Erlag einer angemessenen Caution in zur Anlegung von Pupillengeldern geeigneten Wertheffecten-Sicherheit zu leisten.

Im Falle der Nichteinhaltung der obigen Verpflichtung kann diese Caution als verfallen erklärt werden.

§ 3.

Der Concessionärin wird zur Ausführung der concessionierten Kleinbahnlinien und der zugehörigen Nebenanlagen das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften erteilt.

Das gleiche Recht soll der Concessionärin auch bezüglich jener etwa herzustellenen Schleppbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

§ 4.

Soweit zur Anlage der concessionierten Bahnlinsen nicht in der Verwaltung der Gemeinde Wien stehende öffentliche Straßen oder Grundstücke des k. k. Hofärars in Anspruch genommen werden, hat die Concessionärin die Zustimmung der zur Erhaltung dieser Straßen Verpflichteten, beziehungsweise jener Behörden oder Organe einzuholen, welche zur Ertheilung der Zustimmung zur Benützung der Straßen oder der Grundstücke nach den bestehenden Gesetzen berufen sind.

Falls die Mitbenützung der Geleise anderer Unternehmungen beabsichtigt wird, ist wegen Pägierung derselben mit der betreffenden Unternehmung ein Abkommen zu treffen.

§ 5.

Die Concessionärin hat sich beim Baue und Betriebe der concessionierten Bahnen nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufzustellenden technischen Concessionsbedingungen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahnconcessionsgesetze vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, und der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, soweit dieselben in Gemäßheit der Bestimmungen im Abschnitte B des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, auf Kleinbahnen Anwendung finden, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen, endlich nach den innerhalb der gesetzlichen Competenz ergehenden Anordnungen des Eisenbahnministeriums und der sonst berufenen Behörden zu benehmen.

Hinsichtlich der Beschaffung von Baumaterialien, Schienen und sonstigen Bahnbestandtheilen, sowie sämtlicher Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände aus inländischen Werken oder Fabriken, ferner betreffs der vorzugsweisen Beschäftigung inländischer Arbeitskräfte werden unter Bedachtnahme auf die diesfalls von der Concessionärin getroffenen Vereinbarungen die entsprechenden Anordnungen in den Concessionsbedingungen getroffen werden.

§ 6.

Die Concessionärin ist verpflichtet, den jeweilig im Dienste stehenden Unterofficieren und Ordonnanzen auf der Bahn die freie Fahrt einzuräumen.

Die näheren Modalitäten hierüber sind mit den competenten Militärbehörden zu vereinbaren.

Die Concessionärin ist unbeschadet der Bestimmungen des nachfolgenden § 10 verpflichtet, dafür Vorsorge zu treffen, daß bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht genommen wird.

§ 7.

Falls aus Anlaß von Feierlichkeiten, Truppenmärschen, Paraden, dann von Herstellungen an Canälen, Röhrenleitungen etc. von Seite der Behörden die zeitweilige Einstellung des Betriebes auf einer Strecke der concessionierten Bahnlinsen für nothwendig erachtet würde, hat sich die Concessionärin den einschlägigen Anordnungen der Behörde ohne irgend einen Anspruch auf Entschädigung für den ihr aus der zeitweiligen Einstellung des Betriebes erwachsenden Verlust unweigerlich zu fügen.

§ 8.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates infolge der Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahnlinsen benützen und sich mit den vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke ihrer Legitimation auszustellenden amtlichen Certificaten ausweisen, müssen unentgeltlich befördert werden.

§ 9.

Die Concessionärin ist verpflichtet, die Post, sowie die Bediensteten der Post- und Telegraphenverwaltung mit allen fahrplanmäßigen Zügen zu befördern.

Für diese, sowie für sonstige Leistungen zu Zwecken der Postanstalt kann die Concessionärin ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Kleinbahn zwischen der Direction oder dem Vorstande der Kleinbahnunternehmung und ihren untergeordneten Organen oder von diesen untereinander geführt werden, dürfen durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

§ 10.

Die Concessionärin ist verpflichtet, für die Invaliditäts- und Altersversorgung der beim Betriebe der concessionierten Bahnlagen verwendeten Bediensteten und der Angehörigen derselben Vorkehrung zu treffen und zu diesem Zwecke der Pensionscasse des Verbandes der österreichischen Localbahnen beizutreten, falls nicht für das concessionierte Bahnunternehmen eine eigene Pensionscasse mit mindestens gleichen Begünstigungen für die Mitglieder, beziehungsweise mit mindestens gleichen Verpflichtungen für die Concessionärin, wie bei jener des genannten Verbandes errichtet werden sollte.

Die Concessionärin ist weiters verpflichtet, dafür Vorkehrung zu treffen, daß das beim Betriebe der Pferdebahnlagen der Wiener Tramwaygesellschaft bisher beschäftigte Personale auch beim Betriebe der concessionierten Bahnlagen in Verwendung bleibt, insoweit dies mit Rücksicht auf die geänderte Art der Betriebsführung durchführbar erscheint.

§ 11.

Die Concessionärin ist verpflichtet, über Verlangen des Eisenbahnministeriums die zur Aufstellung der jährlichen Eisenbahnstatistik erforderlichen statistischen Nachweisungen rechtzeitig zu liefern.

§ 12.

Bezüglich des Verhältnisses zur Staatsstelegraphenanstalt wird Folgendes festgesetzt:

Dort, wo die staatlichen Telegraphen- und Telephonleitungen den elektrischen Bahnanlagen räumlich im Wege stehen, ferner, wo dieselben bei Luftleitungen in einen Umkreis von einem Meter um den starkstromführenden Draht fallen, werden dieselben von der Staatsstelegraphenverwaltung auf eigene Kosten wegverlegt oder, wenn eine Wegverlegung nicht wegen der Bahnanlage notwendig sein sollte, gesichert.

Im übrigen ist die Concessionärin verpflichtet, sowohl an den Bahnanlagen selbst die erforderlichen Schutzvorkehrungen anzubringen, als auch die Kosten aller Maßregeln zu tragen, welche von der Staatsstelegraphenverwaltung als notwendig erachtet werden, um jede Gefährdung der staatlichen Telegraphen- und Telephonanlagen und jede Störung des Betriebes derselben hintanzuhalten.

Diese Verpflichtung bezieht sich nur auf die zur Zeit der Ausführung der einzelnen Bahnlagen bereits bestehenden staatlichen Leitungen.

§ 13.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9, lit. b) des Eisenbahnconcessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig (90) Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession kann von der Staatsverwaltung auch vor Ablauf der obigen Frist als erloschen erklärt werden, wenn die im § 2 festgesetzten Verpflichtungen bezüglich der Inangriffnahme und Vollendung des Baues, dann der Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten werden, sofern eine etwaige Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11, lit. b) des Eisenbahnconcessionsgesetzes gerechtfertigt werden könnte.

§ 14.

Daß im § 8 des Eisenbahnconcessionsgesetzes vom 14. September 1854, N.-G.-Bl. Nr. 238, normierte staatliche Heimfallsrecht findet in Ansehung der concessionierten Eisenbahnlagen keine Anwendung.

§ 15.

Die Concessionärin ist unbeschadet der ihr auch in diesem Falle obliegenden Erfüllung der concessionmäßigen Pflichten und unbeschadet der den staatlichen Behörden zustehenden Competenz hinsichtlich der Durchführung des Baues und des Betriebes berechtigt, den Bau und den Betrieb der concessionierten Eisenbahnlagen vorerst an eine zu diesem Zwecke mit dem Sitze in Wien zu errichtende Bau- und Betriebsgesellschaft nach Maßgabe eines der Genehmigung der k. k. Staats-

verwaltung unterliegenden Vertrages zu überlassen. Für den Fall, als die Concessionärin nach Ablauf oder nach Auflösung dieses Vertrages nicht beabsichtigen sollte, den Betrieb selbst zu führen, bleibt es der Concessionärin vorbehalten, im Falle der Bewilligung seitens der k. k. Staatsverwaltung den Betrieb der concessionierten Linien entweder neuerlich an die genannte Gesellschaft oder an dritte Personen zu überlassen.

§ 16.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Überzeugung zu verschaffen, daß der Bau der Bahnlinie, sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmäßig und solid ausgeführt werde und anzuordnen, daß Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten, rücksichtlich beseitigt werden.

§ 17.

Der Staatsverwaltung wird das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concession, in den Concessionsbedingungen oder in dem Gesetze aufgelegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Maßregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Wittel m. p.

Mit dem an die Firma Siemens & Halske gerichteten Erlasse vom 26. April 1899, Z. 13.075, ertheilte das k. k. Ministerium des Innern im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien der Eisenbahnen, der Finanzen, des Handels und der Justiz der Firma Siemens & Halske in Wien die Bewilligung zur Errichtung einer Actiengesellschaft unter der Firma: „Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien“ mit dem Sitze in Wien.

Die Satzungen dieser Actiengesellschaft, welche bereits mit dem Stadtrathsbeschlusse vom 17. März 1899 die Zustimmung der Gemeinde gefunden hatten, wurden auf Grund Allerhöchster Ermächtigung mit Erlaß des k. k. Ministeriums des Innern vom 10. August 1899, Z. 13.075, behördlich genehmigt.

Mit Eingabe vom 5. September 1899 machte die Firma Siemens & Halske die Anzeige von der erfolgten Constituirung der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien, und mit einer vom selben Tage datierten Eingabe der Wiener Tramway-Gesellschaft wurde die Gemeinde in Kenntniß gesetzt, daß letztere Gesellschaft auf sämtliche ihr ertheilten, bis 1925, beziehungsweise 1932 und 1934 laufenden Bahnconcessionen rechtsgiltig verzichtet, beziehungsweise diese sämtlichen ihr ertheilten Concessionen an die Gemeinde Wien behufs Einbeziehung der betreffenden Bahnlinien in die der Gemeinde Wien ertheilte Concession für ein einheitliches Netz von elektrischen Straßenbahnen überträgt.

An demselben Tage ist die Wiener Tramway-Gesellschaft in Liquidation getreten.

Der auf Grund der Gemeinderathsbeschlüsse vom 4. und 8. November 1898 und vom 6. October 1899 zwischen der Gemeinde Wien und der Firma Siemens & Halske als Proponentin der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien vereinbarte und in seinen Grundzügen bereits im Verwaltungsberichte für das Jahr 1898 behandelte Vertrag, durch welchen der Bau und Betrieb der der Gemeinde Wien mit der vorerwähnten Concessionskundmachung concessionierten elektrischen Kleinbahnlinien der genannten Gesellschaft übertragen worden ist, wurde von beiden Vertragstheilen am 28. October 1899 abgeschlossen.

Gleichzeitig wurde mit der Bau- und Betriebsgesellschaft in Ausführung des Gemeinderathsbeschlusses vom 7. Juli 1899 ein Zusatzvertrag errichtet, durch welchen sich die Gemeinde Wien verpflichtete, im Falle sie von dem vertragsmäßigen Rechte der vorzeitigen Übernahme des Betriebes der städtischen Straßenbahnen Gebrauch machen sollte, die fernere Verzinsung und Tilgung der von der Bau- und Betriebsgesellschaft für den

Bau und Betrieb der städtischen Straßenbahnen ausgegebenen und bis zu der vorzeitigen Betriebsübernahme durch die Gemeinde noch nicht getilgten Obligationen unter gewissen Bedingungen zu übernehmen.

Beide Verträge erhielten zufolge Erlasses des k. k. Eisenbahnministeriums vom 6. December 1899, Z. 51.747, die staatliche Genehmigung.

Diese und deren Beilagen haben folgenden Wortlaut:

Vertrag, betreffend die Umwandlung des bestehenden Bahnnetzes der Wiener Tramway-Gesellschaft für den elektrischen Betrieb und den Bau eines Ergänzungsnetzes, welcher auf Grund der Gemeinderathsbeschlüsse vom 4. und 8. November 1898 und vom 6. October 1899 zwischen der Gemeinde Wien einerseits und der Bau- und Betriebs-Gesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien andererseits am 28. October 1899 abgeschlossen wurde.

A. Einleitende Bestimmungen.

§ 1. Gegenstand des Vertrages.

Die Gemeinde Wien überträgt an die Bau- und Betriebs-Gesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien, welche im Nachfolgenden kurz „die Gesellschaft“ genannt wird:

a) Die Umwandlung der von der bestehenden Wiener Tramway-Gesellschaft übernommenen Linien, wie sie im anliegenden Plane, Beilage 1, blau eingezeichnet und in der Zusammenstellung A der Beilage 2 namentlich aufgezählt sind, für den elektrischen Betrieb;

b) den Ausbau der der Gemeinde concessionierten neuen elektrischen Straßenbahnlinien, wie sie in demselben Plane roth und gelb eingezeichnet und in der Zusammenstellung B I—III der Beilage 2 namentlich aufgeführt sind; und

c) die Betriebsführung auf den unter a) und b) erwähnten Linien nach den Bestimmungen der Concessionsurkunde und dieses Vertrages auf eigene Rechnung der Gesellschaft.

Die der Gesellschaft durch diesen Vertrag eingeräumten Rechte darf dieselbe ohne Zustimmung der Gemeinde an keine andere physische oder juristische Person übertragen.

§ 2. Erwirkung besonderer Bau- und Betriebs-Bewilligungen.

Die Gemeinde erwirbt die außer der Bahnconcession zum Bau und Betriebe der städtischen Straßenbahnen erforderlichen besonderen staatlichen Bewilligungen, deren Inhalt dem vorliegenden Vertrage entsprechen muß, auf Rechnung der Gesellschaft.

Die Gemeinde wird ihren ganzen Einfluß dahin aufwenden, daß die vorerwähnten Bewilligungen mit möglichst geringer Belastung der Gesellschaft und mit thunlichster Beschleunigung erteilt werden.

Behufs Erlangung der Zustimmung der Hauseigenthümer zur Anbringung von Wandhaken für die elektrische Oberleitung der städtischen Straßenbahnen an den Häusern, sowie bei Erwirkung aller sonstigen seitens der Gesellschaft etwa einzuholenden Bewilligungen für den Bau und Betrieb der genannten Bahnen und der dazu gehörigen Anlagen wird die Gemeinde die Gesellschaft nach Möglichkeit unterstützen.

§ 3. Lieferung der technischen Beihilfe.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, der Gemeinde rechtzeitig und unentgeltlich alle Beihilfe zur Verfügung zu stellen, welcher dieselbe als Concessionärin nach den einschlägigen Vorschriften bedarf.

Die behufs Herbeiführung der Baubewilligungen erforderlichen Pläne, Verzeichnisse, technischen Berichte u. sind nach Maßgabe der Zusammenstellungen in Beilage 2 für das erste Baujahr 1899 der Gemeinde bis zum 1. December 1898 und für jedes fernere Baujahr bis zum 1. October des Vorjahres zur Gutheißung vorzulegen.

In diesen Beihelfen können alle Änderungen vorgenommen werden, welche der Gemeinde aus öffentlichen Rücksichten geboten erscheinen.

Überdies sind mindestens 14 Tage vor dem vereinbarten Beginne des Baues oder Umbaues einer jeden der Gemeinde concessionierten Linie dem Magistrate die vom straßen- und baupolizeilichen Standpunkte erforderlichen Beihilfe zur Gutheißung vorzulegen.

B. Bauausführung.

§ 4. Beschaffung der zum Betriebe der Bahn gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen.

Die Gesellschaft hat die gesammten zum Betriebe der Bahn gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen für die im § 1 bezeichneten Straßenbahnen ausschließlich des zur Einlegung der Geleise erforderlichen Grundes auf ihre alleinigen Kosten zu beschaffen.

Bei sämtlichen Anschaffungen ist in erster Linie auf die Heranziehung der heimischen und insbesondere der Wiener Arbeit und Erzeugnisse Rücksicht zu nehmen. Nur solche Gegenstände dürfen aus dem Auslande bezogen werden, welche in Wien, beziehungsweise im Inlande nicht in geeigneter Beschaffenheit oder trotz rechtzeitiger Bestellung nicht innerhalb der für die Fertigstellung der einzelnen Linien gesetzten Baufristen oder nur um fünf von hundert theurer beschafft werden können, als die ausländische Waare zuzüglich Fracht und Zoll loco Wien zu stehen kommen würde. Im Falle der Nichteinhaltung dieser Verpflichtung tritt die Strafbestimmung des § 33, 2. Absatz ein.

Den zur Einlegung der Geleise erforderlichen Bahnkörper wird die Gemeinde der Gesellschaft überweisen.

Die Kosten für die Erwerbung von Straßengründen, welche zur Anlage der offenen Bahnstrecken benötigt werden, sowie Kosten für etwaige Herstellungen oder Reconstructionen von Brücken, Unterfahrungen oder Einwölbungen trägt die Gemeinde, doch leistet die Gesellschaft hiezu einen Pauschalbeitrag in der Höhe von einer Million Kronen, zahlbar in fünf unverzinslichen gleichen Jahresraten je am 1. Juli, und zwar vom 1. Juli 1899 ab.

Die etwa an Dritte für die Benützung von nicht städtischen Grundflächen zur Einlegung und zum Betriebe der Streckengeleise zu entrichtenden jährlichen Zinse wird die Gemeinde tragen.

Die der Gemeinde zum Eigenthum übergebenen Bahngeleise der offenen Strecken des bestehenden Tramwaynetzes werden der Gesellschaft gegen die Verpflichtung der Erhaltung und der zur Betriebsfähigkeit erforderlichen Erneuerung zur Benützung auf die Vertragsdauer, d. i. bis zum Ende des Jahres 1925, beziehungsweise bis zum Tage der Ablösung überlassen.

§ 5. Herstellung der Geleiseanlagen.

Alle städtischen Straßenbahnen sind grundsätzlich mit doppelten Geleisen anzulegen. An Stellen, wo die hiezu nöthige Straßen- oder Grundfläche nicht ausreicht, ist ein einfaches Geleise zulässig. Auch jene neuen Bahnstrecken können eingleisig mit Ausweichen hergestellt werden, welche in den Zusammenstellungen der Beilage 2 als „eingleisig“ bezeichnet sind.

Jede eingleisige Bahnstrecke oder ein Theil einer solchen ist auf Verlangen der Gemeinde nachträglich in eine zweigleisige umzubauen, sobald für dieselbe eine genügende Straßenbreite vorhanden ist, wobei aber hinsichtlich der neuen Linien überdies festgesetzt wird, daß ein Verkehr von mindestens zwei Fahrgästen für jeden Nutzwagenkilometer eingetreten ist.

Die Spurweite der neu anzulegenden städtischen Straßenbahnen muß mit der festgesetzten normalen Spurweite übereinstimmen.

Die Gemeinde hat für jede einzelne Linie darüber zu entscheiden, ob der von der Gesellschaft vorgeschlagene Oberbau und dessen Stoßverbindungen für die im Betriebe zu erwartende Beanspruchung genügen.

Die Arbeiten sind genau nach Anordnung und unter Aufsicht des Stadtbauamtes nach Maßgabe der von der Gemeinde zu genehmigenden Pläne und zwar mit möglichster Beschleunigung, erforderlichenfalls auch bei Nacht auszuführen. Beim Um-, beziehungsweise Neubau der einzelnen Bahnlinien ist jede Störung des Straßenverkehrs nach Möglichkeit hintanzuhalten.

Nothwendige Veränderungen an städtischen Objecten und Anlagen, welche der Geleiselegung im Wege stehen, nimmt die Gesellschaft auf eigene Kosten vor.

§ 6. Pflasterungen und Straßenherstellungen.

Die Pflasterungen und Straßenherstellungen bei Geleiselegungen auf in öffentlicher Verwaltung stehenden Straßen werden nach folgenden Grundsätzen bewirkt:

a) Bei Umwandlung bestehender Bahnstrecken für den elektrischen Betrieb.

Die etwa nothwendig werdenden Veränderungen am Pflasterbestande, beziehungsweise am Straßenkörper nimmt die Gesellschaft auf eigene Kosten vor. Derzeit nicht gepflasterte Straßen

müssen, wenn es die Gemeinde verlangt, in der Geleisezone gepflastert werden. Die Art des Pflastermaterials, welches für die Geleisezone und die angrenzende Straßensfahrbahn wenn möglich das gleiche sein muß, bestimmt, wenn die Straße in der Verwaltung der Gemeinde steht, die letztere.

b) Bei Neuanlage von Bahnstrecken.

Auf sämtlichen Bahnstrecken, welche in ungepflasterten Straßen liegen, ist die Geleisezone über Verlangen der Gemeinde mit jenem Material nach Anordnung des Stadtbauamtes auszupflastern, welches die Gemeinde bestimmen wird. Bahnstrecken in bereits gepflasterten Straßen sind mit dem gleichen Pflastermaterial, wie es die Straße aufweist, und unter Weiterverwendung der vorhandenen Pflastersteine, soweit dies das Stadtbauamt für zulässig befindet, in der Geleisezone nach Anordnung des genannten Amtes auszupflastern. Nicht mehr verwendbares altes Pflastermaterial ist dabei durch neues zu ersetzen; das Altmateriale verbleibt der Gesellschaft.

Wird bei der Neuanlage einer Bahnstrecke nach dem Ermessen der Gemeinde eine Regulierung der Höhenlage der Straße notwendig, so trägt die Gesellschaft die Kosten der Abänderung des Straßenerbaues innerhalb der Geleisezone.

Zu a) und b). Die Gemeinde wird in beiden Fällen unter a) und b), wenn sie dies für zweckdienlich erachtet, das zur Auspflasterung der Geleise in bisher nicht gepflasterten Straßen erforderliche Pflastermaterial im Wege öffentlicher Ausschreibung oder aus ihren Vorräthen beschaffen und der Gesellschaft zu den Selbstkosten, d. h. zu den Herstellungskosten einschließlich der Fracht- und Manipulationskosten, zur Verfügung stellen.

Die Geleisezone wird bei eingeleisigen Strecken mit 2·53 Meter, bei gekoppelten Doppelgleisen mit 5·06 Meter und bei sonstigen Doppelgleisen je mit 2·53 Meter bestimmt.

§ 7. Elektrische Ausrüstung der Bahn.

Alle Bahnlinien werden grundsätzlich mit oberirdischer elektrischer Arbeitsleitung ausgerüstet, für welche das Bügelsystem von Siemens & Halske zur Anwendung zu kommen hat, doch ist unterirdische Stromzuleitung nach dem System Siemens & Halske auf der Ringstraße und auf dem Franz Josefs-Quai, sowie auf sämtlichen Abzweigungen von der Ringstraße innerhalb des I. Bezirkes und im Anschlusse daran auf den Überführungen der Wienflusseinsenkung, auf den Brücken über den Wienfluß und Donaucanal, auf den Strecken über den Schwarzenbergplatz bis zum Schwarzenbergpalais, auf der Wiedener Hauptstraße bis zur protestantischen Schule, auf der Mariahilferstraße bis zur ehemaligen Linie, auf der Universitätsstraße, auf der Währingerstraße bis zur Türkenstraße und schließlich auf dem Praterstern herzustellen. Wenn die in Aussicht genommene neue Brücke an Stelle der Aspernbrücke gebaut sein wird, oder wenn die Aspernbrücke so umgewandelt sein wird, daß die betreffenden Schienen in den Körper derselben eingebettet werden können, ist die unterirdische Arbeitsleitung bis zum Praterstern zu führen.

Falls ein anderes als das eingeführte Betriebssystem von der Gemeinde gewünscht wird und sich für dieses neue System ein Collegium von fünf Sachmännern, deren zwei von der Gemeinde, zwei von der Gesellschaft und der fünfte von dem Professoren-Collegium der technischen Hochschule in Wien zu ernennen sind, in seiner Mehrheit ausgesprochen hat, ist das neue System durch ein Jahr zu erproben. Hat sich daselbe hiebei nach Ansicht der Gemeinde bewährt, so ist die Gesellschaft auf Verlangen der Gemeinde zur nachträglichen Einführung dieses Systems auf dem ganzen Netze oder auf einzelnen Strecken in der von diesem Collegium zu bestimmenden Frist verpflichtet. Diese Verpflichtung der Gesellschaft entfällt, wenn der erforderliche Umbau vor dem für die Geltendmachung des Übernahmsrechtes der Gemeinde gesetzten Zeitpunkte, (§ 23) nicht würde beendet werden können.

Die der Gesellschaft bei einer solchen nachträglichen Änderung der elektrischen Ausrüstung erwachsenden Kosten werden, unter Abrechnung des Schätzwertes der bei der Beseitigung des früheren Systems gewonnenen und nicht mehr verwendeten Bauteile und Materialien und weiters unter Abrechnung der bereits verfallenen Tilgungsbeträge, wobei die Annuität unter Zugrundelegung einer 25-jährigen Tilgung und einer Verzinsung nach jenem Zinsfuße, auf welchen die von der Gemeinde zuletzt ausgegebenen städtischen Obligationen lauten, berechnet wird, von der Gemeinde getragen und daher dem von der letzteren bei Übernahme des Betriebes der städtischen Straßenbahnen aufzuwendenden Capitale zugerechnet, soweit nicht diese Kosten ohnedies, wie z. B. bei nachträglicher Anschaffung von Accumulatorenwagen, in der Ablösungssumme (§ 24 ff.) zum Ausdruck kommen.

Soll nach Maßgabe der vorstehenden Bestimmungen ein neues Betriebssystem auf einer Linie eingeführt werden, deren elektrische Ausrüstung noch nicht in Angriff genommen wurde, so werden die Kosten der Einführung dieses Systemes, jedoch nur, falls es ein elektromotorisches ist, von der Gesellschaft allein getragen.

Alle Speise- und Rückleitungen zwischen den Bezugsquellen des elektrischen Stromes und den Bahnlinien, sowie längs der letzteren müssen innerhalb der im § 14 näher beschriebenen Grenzen der ersten bis dritten Fahrpreiszone, sofern die Gemeinde nicht ausnahmsweise die oberirdische Leitung gestattet, unterirdisch hergestellt werden. Außerhalb dieser Grenze können diese Leitungen auch oberirdisch geführt werden.

Im Falle der Gesellschaft der Betrieb seitens der Gemeinde vertragsmäßig abgenommen wird, dürfen der letzteren aus der Anwendung und Weiterbenützung aller auf die ausgeführten Leitungs- und Betriebssysteme bezüglichen Patente keine Kosten erwachsen, ausgenommen solche laufende Abgaben, welche etwa für nachträglich eingeführte Betriebssysteme auch von der Gesellschaft selbst während deren Betriebsführung gezahlt werden mußten.

Die Benützung der vorerwähnten Patente von Siemens & Halske gesteht die Gesellschaft der Gemeinde, jedoch keinem Dritten, auch vor der Übernahme des Betriebes unentgeltlich zu.

§ 8. Wagen.

Die Entwürfe der neu in Betrieb zu setzenden Wagen unterliegen der Genehmigung der Gemeinde. Diese Wagen sind derart einzurichten, daß sie durchgehend sowohl die Strecken mit oberirdischer, als auch diejenigen mit unterirdischer Zuleitung oder die nach einem anderen Systeme eingerichteten Strecken befahren können. Die Wagen sollen ferner derartig gebaut sein, daß die Lüftung hauptsächlich durch einen besonderen Dachausfluß erfolgt und nur einzelne Fenster der Seitenwände zum Herablassen eingerichtet werden. Die übrigen Fenster sollen möglichst groß ausgeführt und mit geschliffenen Spiegelscheiben versehen werden.

Die Ausstattung der neuen Wagen hat eine besonders gefällige und geschmackvolle zu sein.

Die vorhandenen Motorwagen und Beiwagen der sogenannten Transversallinie dürfen von der Gesellschaft auf den elektrischen Straßenbahnen weiter benützt werden. Das Gleiche gilt von den mit Genehmigung der Gemeinde aus den Jahren 1897 und 1898 beschafften Wagen, den zweispännigen Sommer- und Salon-, sowie jenen einspännigen Wagen, welche den Beiwagen der elektrischen Transversallinie gleich sind.

Die übrigen Wagen der bestanden Wiener Tramway-Gesellschaft dürfen von der Gesellschaft nur so lange in Betrieb gehalten werden, bis der Ausbau des elektrischen Straßenbahnnetzes (§ 10, Abs. 3) erfolgt ist, doch sind bei den sogenannten Imperialwagen die Dachsitze zu beseitigen. Über eine etwaige weitere Verwendung dieser Wagen entscheidet die Gemeinde.

Für die Errichtung von besonderen Coupés für Raucher oder Vorkehrungen durch Beiwagen, für welche das Rauchverbot aufgehoben ist, wird entsprechende Vorkehrung zu tragen sein.

Jeder Wagen muß mit einer fortlaufenden Nummer versehen sein. Bevor ein neuer Wagen in Verkehr gesetzt wird, ist seitens des Stadtbauamtes zu prüfen, ob derselbe den bestehenden Vorschriften entspricht.

Es ist nicht gestattet, an den Wagenfenstern oder außen an den Wagen Ankündigungen, Inschriften oder Bilder anzubringen.

§ 9. Betriebsbahnhöfe und Wartehallen.

Die Gemeinde erklärt sich damit einverstanden, daß die Gesellschaft die von der Wiener Tramway-Gesellschaft übernommenen Betriebsbahnhöfe zum Zwecke einer entsprechenden Betriebseinrichtung auf den neuen elektrischen Linien nach ihrem Ermessen, vorbehaltlich der baubehördlichen Genehmigung, umgestaltet oder auflöst, und wird demgemäß in jedem einzelnen Falle die Bewilligung zur Löschung der nach Art. II, vorletzter Absatz, des mit der Wiener Tramway-Gesellschaft geschlossenen Nachtrags-Übereinkommens vom Jahre 1887 grundbücherlich auf den bestehenden Betriebsrealitäten haftenden Eigentumsbeschränkung, jedoch nicht auf ihre Kosten, erteilen. Dagegen verpflichtet sich die Gesellschaft, auf allen neuen Betriebsrealitäten mit dem Tage der Übergabe der betreffenden Realität in den Betrieb die gleiche Beschränkung des Eigentumes grundbücherlich sicherstellen zu lassen, nämlich derart, daß bezüglich dieser Betriebsrealitäten die Verpflichtung besteht, sie der Gemeinde auf ihr Verlangen gegen Zahlung des durch Schätzung zu ermittelnden Kaufpreises gleichzeitig mit der Betriebsübernahme der städtischen Straßenbahnen seitens der Gemeinde gemäß § 25 dieses Ver-

trages zu übergeben, und daß die Gesellschaft sich des Rechtes begibt, diese Realitäten ohne Zustimmung der Gemeinde zu veräußern oder zu belasten. Doch wird die Gemeinde keinen Anstand erheben, für den Fall, als Betriebsrückichten die Auflassung von Betriebsbahnhöfen oder Gebäuden erheischen, die Zustimmung zur Löschung jener Eigenthumsbeschränkung zu erteilen.

Besondere Warteräume für die Fahrgäste sind auf Verlangen der Gemeinde an den End- und Umsteigpunkten der einzelnen Linien herzustellen und zwar sollen, wo die Straßenbenützung gestattet wird, eiserne Warthallen errichtet werden, andernfalls sind geeignete Räumlichkeiten in einem anliegenden Hause den Fahrgästen zur Verfügung zu stellen. Diese Warthallen, beziehungsweise die den Fahrgästen zur Verfügung zu stellenden Räumlichkeiten sind auf Kosten der Gesellschaft mit dem Arbeitsstrom der Straßenbahn zu beleuchten.

Die Anbringung oder Aufstellung von Gegenständen, welche mit dem Betriebe nicht zusammenhängen, ist in den Warteräumen nur mit Zustimmung der Gemeinde gestattet.

§ 10. Baufristen.

Die Linien des bestehenden Netzes der Wiener Tramway-Gesellschaft und die neuen städtischen Straßenbahnen sind in der aus den Zusammenstellungen der Beilage 2 ersichtlichen Reihenfolge mit folgenden Fristen um-, beziehungsweise neuzubauen und in Betrieb zu setzen:

a) Der Umbau des gesammten bestehenden Netzes der Wiener Tramway-Gesellschaft (Zusammenstellung A der Beilage 2) muß bis 1. Jänner 1902 vollendet sein.

b) Der Bau der neu hinzukommenden, im Plane, Beilage 1, roth eingezeichneten und in den Zusammenstellungen B I und II der Beilage 2 aufgezählten Linien erfolgt theilweise gleichzeitig, theilweise erst nach erfolgter Umwandlung des bestehenden Netzes und muß spätestens bis 1. Jänner 1904 vollendet sein.

Der Ausbau der im Plane, Beilage 1, gelb bezeichneten und in der Zusammenstellung B III der Beilage 2 aufgezählten Linien erfolgt erst nach dem 1. Jänner 1904 in der Art, daß die Gemeinde für jedes Jahr, und zwar längstens bis zum 1. Juli des Vorjahres bestimmen kann, welche Linien im Ausmaße von zusammen 5 km ausgeführt werden sollen.

Für den Um- beziehungsweise Neubau jeder einzelnen Linie soll der Gesellschaft ein volles Baujahr, gerechnet von der Genehmigung der Baupläne seitens der Gemeinde, zur Verfügung stehen, wobei vorausgesetzt wird, daß vor der Inangriffnahme des Bahnbaues alle seitens der Gemeinde rücksichtlich der Straßenherstellung herbeizuführenden Vorbedingungen erfüllt sind.

Als Baujahr gilt die Zeit vom Mai bis November.

Falls die erwähnten Vorbedingungen für eine Linie nicht rechtzeitig erfüllt wurden, verschiebt sich die Frist für die Vollendung derselben um ein Jahr.

Höhere Gewalt, wie überhaupt Behinderungen, durch welche die Einhaltung der bestimmten Fristen trotz größter Beschleunigung der Arbeiten ohne Verschulden der Gesellschaft unmöglich wird, zum Beispiel ohne Verschulden der Gesellschaft eintretende Arbeitseinstellungen, berechtigen die letztere zu einer Verlängerung der obigen Baufristen um eine der Dauer der Behinderung gleiche Zeit; hiedurch verlängert sich jedoch das im Folgenden der Gesellschaft eingeräumte Betriebsrecht nicht.

Nicht vorschriftsmäßig hergestellte Bahnlinien oder Strecken sind innerhalb einer von der Gemeinde zu bestimmenden Frist umzubauen.

C. Betrieb.

§ 11. Betriebsübernahme durch die Gesellschaft.

Die Gesellschaft übernimmt auf sämtlichen Linien der bestandenen Wiener Tramway-Gesellschaft von dem Zeitpunkte ab, zu welchem die Concession für dieses Netz seitens der Gemeinde erworben wird, beziehungsweise auf den allmählich hinzutretenden neuen Bahnlinien vom Tage der Bauvollendung ab den Betrieb nach den Bestimmungen der Concession und gemäß den behördlichen Aufträgen auf eigene Rechnung.

§ 12. Gegenstand der Betriebsführung.

Die Betriebsführung der Gesellschaft soll sich auf die Beförderung von Personen beschränken. Über die Einföhrung einer Güterbeförderung entscheidet die Gemeinde. Es bleibt übrigens der Gesellschaft freigestellt, Gegenstände für den eigenen Bedarf beim Baue oder Betriebe der Bahnlinien in einer den allgemeinen Verkehr nicht störenden Weise auf den Schienenwegen zu befördern.

§ 13. Fahrpläne.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, der Gemeinde ihre Fahrpläne zur Genehmigung vorzulegen. Die Vorlegung hat spätestens drei Monate vor Ablauf der Gültigkeitsdauer des jeweils in Kraft stehenden Fahrplanes, und zwar für die Dauer eines ganzen Jahres zu erfolgen.

Für die Zusammenstellung der Fahrpläne gilt als Richtschnur:

Der Betrieb wird des Morgens im Sommer nicht später als um 6 Uhr, im Winter nicht später als um 6 Uhr 30 Minuten beginnen. Bei denjenigen Linien, auf welchen ein starker Frühverkehr stattfindet, sowie bei jenen, welche nach den Bahnhöfen führen, ist der Betrieb auf Verlangen der Gemeinde eine halbe Stunde früher, als vorstehend bestimmt, zu beginnen. Des Nachts sollen die letzten Wagen im Sommer um 12 Uhr, im Winter um halb 12 Uhr von den äußeren Endpunkten der einzelnen Bahnlinien abgehen. Die Wagen sollen einander auf der Ringstraße, der sogenannten Lastenstraße, auf der Ringlinie durch die Neubaugasse und auf der derzeit elektrisch betriebenen Transversallinie, sowie auf den Linien der Hauptradialstraßen in Zwischenräumen bis zu höchstens fünf Minuten folgen, auf den übrigen Linien in Zwischenräumen bis zu höchstens zehn Minuten. In den Morgenstunden (bis 7 Uhr) sowie in den Abendstunden (von halb 11 Uhr ab) können diese Zwischenräume bis auf das Doppelte, aber nie über fünfzehn Minuten erhöht werden.

Eine gleiche Einschränkung ist während der ganzen täglichen Betriebszeit mit Ausnahme des Sommers auf den Strecken zwischen der Rotunde und der Sophienbrücke, zwischen der Rotunde und dem Praterstern, desgleichen auf der Strecke vom Erzherzog Karlplatz bis zu den Bädern, sowie auf der Freudenauer-Strecke zulässig.

Eine Betriebseinschränkung kann ferner auf den Linien außerhalb der dritten Fahrpreiszone (§ 14), sowie auf den im Plane, Beilage 1, gelb eingezeichneten Linien unter der Voraussetzung, daß während einer Betriebsperiode (Sommer oder Winter) ein Verkehr von mindestens ein und einhalb Fahrgästen für jedes Nutwagenkilometer nicht erreicht wird, in dem Sinne erfolgen, daß in der betreffenden Betriebsperiode der Betrieb des Morgens später beginnt, des Abends früher endet und die Zwischenräume bis auf höchstens 20 Minuten erweitert werden.

Unter Sommer wird die Zeit vom 1. Mai bis 15. October, unter Winter die übrige Zeit des Jahres verstanden.

Die Gesellschaft hat regelmäßige Aufschreibungen über die auf den einzelnen Linien verausgabten Fahrkarten zu machen, aus welchen der Verkehr an Werktagen und an Sonn- beziehungsweise Feiertagen unter Berücksichtigung des Wechsels der Fahrpläne zu den verschiedenen Jahreszeiten zu ersehen ist. Den Beauftragten der Gemeinde steht das Recht der Controle und der Einsichtnahme in diese Aufschreibungen zu.

Sofern sich der auf ein Wagenkilometer entfallende Verkehr auf einer Linie während der Gültigkeitsdauer eines Fahrplanes gegen eines der Vorjahre um fünf von hundert, beziehungsweise bei den im Plane, Beilage 1, gelb bezeichneten Linien um zehn von hundert erhöht, kann die Gemeinde verlangen, daß die Gesellschaft die Fahrleistung dieser Linie in gleichem Verhältnisse erhöhe, wobei jedoch eine von der Gesellschaft bereits freiwillig vorgenommene Verdichtung des Verkehrs in Rechnung zu ziehen ist. Eine eingetretene Erhöhung des Verkehrs anlässlich von Ausstellungen, außergewöhnlichen Festlichkeiten und dergleichen kommt hiebei nicht in Betracht.

§ 14. Fahrpreise und Übergangs-(Correspondenz-)Verkehr.

Die Linien des gesammten Netzes werden durch die im Plane, Beilage 3, ersichtlichen Zonen beziehungsweise Sektorengrenzen in Theilstrecken zerlegt, und zwar derart, daß die Radiallinien durch die Zonengrenzen und die Ringlinien durch die Sektorengrenzen getheilt werden. Die Ringstraße und der Franz Josefs-Quai zusammen, beziehungsweise ein Theil dieser Linie, gelten als eine besondere Theilstrecke.

Der Preis beträgt für eine Fahrt im durchgehenden Wagen auf einer oder zwei Theilstrecken zehn Heller, auf mehr als zwei Theilstrecken innerhalb der Grenzen der IV. Zone, sowie auf 3 oder 4 Theilstrecken, von welchen sich eine Theilstrecke in die V. Zone erstreckt, je zwanzig Heller, auf mehr als vier Theilstrecken, von denen sich eine oder mehrere in der V. Zone befinden, dreißig Heller. Für Fahrten außerhalb des Gemeindegebietes erfolgt auf die vorstehend festgesetzten Fahrpreise eine Aufzahlung von zehn Hellern.

Im Umsteigeverkehr gelten dieselben Fahrpreise, jedoch beträgt der Minimalpreis zwanzig Heller. An Sonn- und Feiertagen gilt der nämliche Tarif wie an Wochentagen, jedoch mit der Abänderung, daß der niedrigste Fahrpreis für Erwachsene zwanzig Heller beträgt.

Kinder unter ein und drei Zehntel Meter Größe zahlen für alle Fahrten an Wochen- wie an Sonn- und Feiertagen den Fahrpreis von zehn Hellern. Ein Erwachsener kann ein kleines Kind, welches er auf dem Schoße hält, unentgeltlich mitnehmen.

Schüler, welche sich als solche in näher zu bestimmender Weise ausweisen, ausschließlich der Besucher der Hochschulen, werden an ihren Schultagen zum Preise von zehn Hellern befördert.

Die Umsteigkarte berechtigt zum so vielmaligen Umsteigen an den dazu bestimmte Stellen, als erforderlich ist, um unter thunlichster Benützung durchgehender Wagen auf der kürzesten Linie das Ziel der Fahrt zu erreichen.

Die Gültigkeitsdauer einer Umsteigkarte ist so zu bemessen, daß der Fohrgast das Endziel seiner Fahrt innerhalb der auf der Karte angegebenen Zeit erreichen kann.

Der Gemeinde sind für ihre Bedienteten Jahresdienstkarten bis zur Zahl von fünfzig unentgeltlich zu überlassen. Diese Karten haben an Sonn- und Feiertagen nur bis 2 Uhr nachmittags Gültigkeit.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, mit den bestehenden oder etwa neu entstehenden Straßenbahnen, welche Gegenseitigkeit gewähren, einen Übergangsverkehr einzurichten und für die auszugehenden Übergangskarten höchstens solche Preise zu vereinbaren, welche nach den vorangeführten Grundsätzen bemessen sind.

Erreicht die durchschnittliche Verzinsung des gesellschaftlichen Anlagecapitales während dreier aufeinanderfolgender Jahre mehr als sieben von hundert, so steht der Gemeinde das Recht zu, eine Herabsetzung der Fahrpreise zu verlangen.

§ 15. Kraftbezug.

Der Gesellschaft ist gestattet, den elektrischen Strom zum Betriebe der städtischen Straßenbahnen aus einem der bestehenden elektrischen Kraftwerke zu beziehen, und zwar höchstens auf die Dauer von drei Jahren, gerechnet vom Tage der Betriebseröffnung der ersten auf Grund dieses Vertrages neu erbauten oder für den elektrischen Betrieb umgewandelten Linie. Für die Folgezeit hat sich die Gesellschaft eine einjährige Kündigungsfrist auszubedingen. Sollte die Gemeinde die für die bestehenden Elektrizitätswerke festgesetzte städtische Abgabe über das derzeitige Ausmaß von drei Procent der Bruttoeinnahmen erhöhen, so ist sie verpflichtet, der Gesellschaft die hiedurch verursachte Vertheuerung des Strompreises rückzuvergüten.

Der Gemeinde Wien steht das Recht zu, jederzeit elektrische Kraftwerke für die Lieferung des zum Betriebe der Bahn erforderlichen elektrischen Stromes zu errichten. Sollte jedoch die Gesellschaft eigene Kraftwerke für den Bahnbetrieb errichten wollen, so hat die Gemeinde nach Mittheilung der diesbezüglichen Absicht binnen einem Jahre zu erklären, ob sie selbst die für den Bahnbetrieb erforderlichen Kraftwerke innerhalb zweier Kalenderjahre oder, falls der nach dem ersten Absätze dieses Paragraphen mit dem dritten Stromlieferanten abzuschließende Vertrag unter Ausübung der kürzesten Kündigungsfrist erst später ablaufen sollte, bis zu diesem Zeitpunkt zu errichten und den erforderlichen Strom in geeigneter Spannung, Beschaffenheit und Menge an die Gesellschaft abzugeben gewillt ist.

Zu Falle der Errichtung elektrischer Kraftwerke seitens der Gemeinde, sei es aus eigenem Antriebe, sei es aus Anlaß der im vorhergehenden Absätze erwähnten Erklärung, ist die Gesellschaft verpflichtet, von dem bezeichneten Zeitpunkte ab ihren elektrischen Strom zum Bahnbetriebe von der Gemeinde zu beziehen.

Dabei wird festgesetzt, daß der Preis für die Stromlieferung an die Gesellschaft seitens der Gemeinde nicht höher gestellt wird, als gegenüber dritten Abnehmern elektrischer Kraft und weiters nicht höher, als der Gemeinde die nach Maßgabe der Beilage 4 festzustellenden Selbstkosten der Erzeugung des zu Kraftzwecken abzugebenden Stromes zu stehen kommen, zuzüglich eines Nuzens im Betrage von zwanzig von hundert der Selbstkosten.

Mit dem Beginne des Strombezuges aus städtischen Elektrizitätswerken ist die Gemeinde berechtigt, die alsdann nicht mehr benötigten eigenen Speisefabel der Gesellschaft um den Schätzwert abzulösen. Der Schätzwert ist durch das gemäß § 25 zusammenzusetzende Collegium zu bestimmen. Sollte die Gemeinde von diesem Rechte keinen Gebrauch machen wollen, ist die Gesellschaft berechtigt, die erwähnten Speisefabel auf ihre Kosten aus den Straßen herauszunehmen.

Falls die Gemeinde selbst elektrische Kraftwerke zu errichten und den elektrischen Strom unter vorstehenden Bedingungen der Gesellschaft liefern zu wollen innerhalb der vorgeesehenen Frist von einem Jahre nicht erklärt, steht es der Gesellschaft frei, eigene Kraftwerke anzulegen und aus denselben den zum Betriebe erforderlichen Strom, aber auch nur diesen zu entnehmen.

Die Gemeinde ertheilt der Gesellschaft die Bewilligung zur Verlegung aller für den Bahnbetrieb erforderlichen ober- und unterirdischen Leitungen nebst Zubehör und zur Aufstellung der Masten in den städtischen Straßen unter den diesbezüglich jeweils allgemein geltenden Bestimmungen, jedoch ohne daß die Gesellschaft hierfür besondere Abgaben zu zahlen hat.

Die Rückverlegung der Straße in tadellosen Zustand wird der Gesellschaft zur besonderen Pflicht gemacht.

Es wird seitens der Gemeinde unter Zustimmung der Gesellschaft in Aussicht genommen, die etwa von der letzteren hergestellten Kraftwerke zu einem früheren Zeitpunkt, als die Übernahme des Betriebes der Bahnlinien nach dem Abschnitt D dieses Vertrages erfolgen kann, und unabhängig von dieser Übernahme gegen angemessene Schadloshaltung einzulösen.

§ 16. Behinderung des Betriebes durch öffentliche oder private Bauten.

Wenn der normale Betrieb auf einzelnen Bahnstrecken durch im öffentlichen Interesse erfolgende Bauausführungen, Canalbauarbeiten u. s. w. unterbrochen wird, ist die Gesellschaft verpflichtet, die erforderlichen Nothgeleise auf ihre Kosten zu legen oder, wenn dies nach der Entscheidung der Gemeinde unzulässig sein sollte, an der betreffenden Stelle einen Umsteigedienst einzurichten. Sollten derartige Bauten im Untergrunde der Straße eine Versicherung der Geleise nothwendig machen, so hat die Gesellschaft diese Versicherungen unverzüglich auf ihre Kosten auszuführen.

Im Falle von Privatbauten ist die Verlegung oder Versicherung der Geleise dann vorzunehmen, wenn die Gemeinde hierzu ihre Zustimmung ertheilt und der private Bauführer zur Tragung der Kosten bereit ist.

§ 17. Verlegung der Geleise bei Veränderungen in der Führung oder in der Höhenlage der Straßen.

Die von der Gemeinde beschlossenen Veränderungen in der Führung oder in der Höhenlage der Straßen dürfen durch den Bestand der Geleise nicht aufgehoben oder behindert werden. Zu diesem Zwecke hat die Gesellschaft die erforderlichen Geleiseverlegungen und Umpflasterungen nach den Angaben des Stadtbauamtes auf ihre Kosten vorzunehmen.

§ 18. Streckenerhaltung und Reinigung.

Die Gesellschaft hat in den gegenwärtigen oder künftigen, in öffentlicher Verwaltung stehenden gepflasterten Straßen die Pflastersteinreihen beiderseits jeder Schiene sowie deren Unterbettung unter Beistellung der erforderlichen Steine in gutem Zustande zu erhalten, und die zu diesem Zwecke erforderlichen Pflasterungsarbeiten auch an den anstoßenden Steinen auf ihre Kosten zu bewirken.

In macadamisirten oder mit einem anderen als Steinpflaster versehenen Straßen obliegt der Gesellschaft die Erhaltung einschließlich der Beistellung der erforderlichen Materialien auf je 30 cm Breite beiderseits jeder Schiene.

Bei Umpflasterungen der Geleisezonen trägt die Gesellschaft die Kosten der Pflasterungsarbeiten für die je 30 cm breiten Streifen beiderseits jeder Schiene.

Das bei der Pflastererhaltung seitens der Gesellschaft verbleibende Altmateriale gehört der Gesellschaft, soweit es die vorerwähnten an den Schienen liegenden Streifen betrifft.

Alle Pflasterungen, welche aus Anlaß der Geleiseerhaltung von der Gesellschaft vorgenommen werden, erfolgen auf deren alleinige Kosten.

Die Gesellschaft hat sich diesfalls allen ihr von Seite der Gemeinde zukommenden Weisungen bezüglich der erforderlichen Ausbesserungen zu fügen und die aufgetragenen Arbeiten ohne Aufschub zu vollziehen, widrigenfalls die Gemeinde berechtigt ist, diese Arbeiten auf Gefahr und Kosten der Gesellschaft selbst herstellen zu lassen. Letzteres gilt auch bei Gefahr im Verzuge.

Die Gesellschaft besorgt längs der Bahnlinien die Reinigung der Straßenfahrbahn von Schnee, und zwar von Rinnfal zu Rinnfal der Fahrbahn, in welcher die Geleise liegen. Sie hat den Schnee zur Abfuhr nach den Weisungen des Stadtbauamtes anzuhäufen. Dagegen besorgt die Gemeinde die Abfuhr des Schnees und übernimmt die sonstige Straßenreinigung und Bespitzung auf ihre Kosten.

Die Reinigung der Schienenrillen hat die Gesellschaft auf ihre Kosten zu besorgen, wobei jede Verunreinigung der Straße bei sonstiger Vertragsstrafe (§ 33) zu vermeiden ist.

Das Einstreuen von Salz in die Schienenrillen hat durch entsprechende Vorrichtungen und nur in dem unbedingt nothwendigen Maße stattzufinden.

§ 19. Benützung der Bahn für öffentliche Zwecke der Gemeinde.

Sollte die Gemeinde die Benützung der Bahnlinien zur Beförderung von Leichen oder zu anderen öffentlichen Zwecken der Gemeinde, z. B. zur Abfuhr von Kehrriecht oder Schnee, zum Transporte des lebenden Schlachtviehes vom Centralviehmarke in St. Marx zu den Schlachthäusern u. s. w., beabsichtigen, so ist die Gesellschaft verpflichtet, die dazu erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, die nöthigen Anlagen (Stockgeleise, Weichen etc.) herzustellen, sowie den Betrieb selbst zu übernehmen.

Für diesen Fall ist zwischen der Gemeinde und der Gesellschaft ein besonderes Übereinkommen über das zu leistende Entgelt derart zu treffen, daß der letzteren außer der Verzinsung der zu obigem Zwecke erforderlichen Anschaffungs- und Anlagelkosten mit jährlich vier von hundert noch ein Nutzen von vier von hundert jährlich verbleibt.

Sollte die Gemeinde einen derartigen Betrieb selbst durchführen wollen, so müssen ihr die bestehenden Geleise für solche Zwecke unentgeltlich zur Mitbenützung überlassen werden. Es darf jedoch hiedurch der fahrplanmäßige Bahnbetrieb der Gesellschaft nicht beeinträchtigt werden.

§ 20. Mitbenützung der Bahn durch andere Bahnunternehmungen.

Die Gesellschaft wird auf Verlangen der Gemeinde anderen Bahnunternehmungen, welche Bahnen im Weichbilde von Wien betreiben werden, die Kreuzung und Mitbenützung der Geleise der städtischen Straßenbahnen, erforderlichenfalls auch der elektrischen Streckenausrüstung gestatten. Gegen den Willen der Gemeinde darf diese Gestattung nicht erteilt werden. Dieselbe knüpft sich an folgende Bedingungen:

a) Der Betrieb der mitbenützenden Unternehmung darf die Gesellschaft an der Erfüllung ihrer bezüglich der Einhaltung des Fahrplanes übernommenen Verpflichtungen nicht behindern.

b) Die Mitbenützung darf sich nur auf jene Theilstrecke einer Linie der Gesellschaft erstrecken, deren Einschaltung zur Verbindung zweier, den Endpunkten der gesellschaftlichen Linie nicht unmittelbar benachbarter Endpunkte nothwendig ist.

c) Die mitbenützten Strecken dürfen nicht länger sein, als die halbe Länge des im Gemeindegebiete von Wien liegenden Netzes der mitbenützenden Unternehmung.

Bis zu 500 m ist das Mitbenützungsrecht unter allen Umständen einzuräumen.

d) Die mitbenützende Unternehmung muß der Gesellschaft auf ihrem Netze volle Gegenseitigkeit gewähren.

e) Die durch die beabsichtigte Mitbenützung nothwendig werdenden Änderungen an den Geleise- und Leitungsanlagen nimmt die Gesellschaft auf Kosten der mitbenützenden Unternehmung vor.

f) Für die Mitbenützung sind der Gesellschaft außer der halben Verzinsung der Anlagelkosten der mitbenützten Strecke mit fünf von hundert auch deren halbe Erhaltungs- und Erneuerungskosten und die Hälfte der von der Gesellschaft an die Gemeinde oder an Dritte für die mitbenützte Strecke zu zahlenden Abgaben zu vergüten.

Die Erhaltungskosten werden auf Grund der im letzten Geschäftsberichte für diesen Zweck ausgewiesenen durchschnittlichen Auslagen berechnet. Für die Ermittlung der Erneuerungsquote gilt als Grundsatz, daß unter Annahme einer Verzinsung von jährlich dreieinhalb von hundert der Anschaffungswert der zu erneuernden Theile oder Stücke nach Ablauf der normalen Gebrauchsdauer behufs Neubeschaffung entsprechender Ersatzstücke zur Verfügung steht.

Als normale Gebrauchsdauer gelten für:

1. den Ober- und Unterbau der Geleise sammt der Schienenrückleitung und einschließlich Verlegung zwanzig Jahre;
2. die Masten und Aufhängungen der oberirdischen Leitung einschließlich deren Aufstellung und Anbringung fünfundzwanzig Jahre;
3. die Drähte der Oberleitung einschließlich ihrer Anbringung fünf Jahre;
4. das Straßenpflaster zwölf Jahre.

Sollte dieselbe Strecke von der Gesellschaft und mehreren dritten Unternehmungen gemeinsam benützt werden, so erfolgt die Auftheilung der vorerwähnten Zinsen, Kosten und Abgaben nach der Anzahl aller Benützenden zu gleichen Theilen. Bei Mitbenützung der Geleise allein, ohne Inanspruchnahme der elektrischen Ausrüstung, beziehen sich die erwähnten Kosten nur auf die Geleise.

g) Der von der mitbenützenden Unternehmung aus den Leitungen der Gesellschaft verbrauchte Strom ist nach Kilowattstunden zu bezahlen, welche entweder durch unmittelbare Messungen, oder falls einverständlich hievon abgesehen werden sollte, durch Ermittlung der von beiden Unternehmungen auf der gemeinsam benützten Strecke gefahrenen Wagenkilometer festgestellt werden. In letzterem Falle soll der größere oder geringere Stromverbrauch bei den Wagen der einen Unternehmung gegenüber jenem bei den Wagen der anderen gebührende Berücksichtigung finden. Zu der von der anderen Unternehmung verbrauchten Strommenge werden fünfzehn von hundert für Spannungs- und sonstige Verluste zugeschlagen. Als Einheitspreis für die so berechnete Menge des bezogenen Stromes gilt jener Preis, welchen die Gesellschaft beim Bezuge der elektrischen Kraft aus fremden oder städtischen Kraftwerken bezahlt, beziehungsweise, falls sie dieselbe aus eigenen Kraftwerken beziehen sollte, jener Preis, der sich bei Berücksichtigung der Selbstkosten der Erzeugung und eines Nutzens in der Höhe von zwanzig von hundert ergibt.

Bei Streitigkeiten über die Anwendung dieser Grundsätze entscheidet die Gemeinde zwischen der Gesellschaft und der anderen Unternehmerin als Schiedsrichterin mit Ausschluß des Rechtsweges, vorausgesetzt, daß auch die zweite Unternehmung das Schiedsrichteramt der Gemeinde anerkennt, beziehungsweise anzuerkennen verpflichtet ist.

Die Gemeinde wird in allen mit Bahnunternehmungen neu abzuschließenden Verträgen über Straßenbenutzungen das Recht der Kreuzung und Mitbenützung der Geleise unter den gleichen Bedingungen wie oben zu Gunsten der Gesellschaft ausbedingen.

§ 21. Einfluß der Gemeinde auf die Dienstverträge der Gesellschaft.

Der Entwurf der Dienst- und Arbeitsordnung für die von der Gesellschaft im Betriebe der städtischen Bahnen angestellten Bediensteten ist der Gemeinde zur Zustimmung vorzulegen. Die Entscheidung der Gemeinde muß binnen drei Wochen erfolgen.

Sämtliche Bedienstete sollen, soweit sie im Dienste mit den Fahrgästen in Berührung kommen, von der Gesellschaft mit einer gefälligen Dienstkleidung versehen werden.

§ 22. Abgaben an die Gemeinde.

An die Gemeinde sind jährlich nachfolgende Abgaben zu leisten:

1. Für die Jahre 1899—1903 werden feste jährliche Beträge gezahlt, und zwar:

für das Jahr 1899	sechsmalshunderttausend (600.000) Kronen,
" " "	1900 achtmalshunderttausend (800.000) Kronen,
" " "	1901 eine Million einmalshunderttausend (1,100.000) Kronen,
" " "	1902 eine Million viermalshunderttausend (1,400.000) Kronen,
" " "	1903 eine Million sechsmalshunderttausend (1,600.000) Kronen.

Von dem für das Jahr 1903 zu entrichtenden Betrage sollen jedoch zehntausend Kronen für jedes Kilometer Bahn der im Plane, Beilage 1, roth bezeichneten, in der Zusammenstellung B I und II der Beilage 2 aufgezählten Linien in Abzug kommen, dessen Bau ohne Verschulden der Gesellschaft mit dem Beginne des Baujahres 1903 noch nicht in Angriff genommen werden konnte.

2. a) Nach Ablauf der obigen fünf Baujahre ist an die Gemeinde alljährlich eine Abgabe zu leisten, welche von den Bruttoeinnahmen der Gesellschaft aus dem gesammten Betriebe der städtischen Straßenbahnen mit Ausschluß etwaiger Einnahmen aus der Mitbenützung der Bahn durch andere Unternehmungen (§ 20) sich folgendermaßen bestimmt:

Bis zu einer durchschnittlichen jährlichen Bruttoeinnahme von einhundertdreißigtausend Kronen für jedes Bahnkilometer, welches am Ende des Jahres im Betriebe stand, neun von hundert.

Steigen die Bruttoeinnahmen über dieses Ausmaß hinaus, so erhöht sich die Abgabe bei einer Steigerung bis zu je zweitausend Kronen für jedes Bahnkilometer jährlich um je ein Zehntel von hundert, so zwar, daß bei einer Bruttoeinnahme zwischen einhundertdreißigtausend bis einhundertzweiunddreißigtausend Kronen neun und ein Zehntel von hundert, bei einer Einnahme zwischen einhundertzweiunddreißigtausend bis einhundertvierunddreißigtausend Kronen neun und zwei Zehntel von hundert u. s. w. zu bezahlen sind.

Erreicht die Abgabe fünfzehn von hundert der Bruttoeinnahmen, so findet keine weitere Erhöhung des Percentsatzes mehr statt.

Die nach dem vorigen Absatze zu bezahlenden Abgaben müssen jährlich mindestens den Betrag von zehntausend Kronen für jedes ausgeführte Bahnkilometer der im Plane, Beilage 1 blau und roth bezeichneten und in den Zusammenstellungen A und B I und II der Beilage 2 aufge-

zählten Linien, beziehungsweise von fünftausend Kronen für jedes Bahnilometer der in dem bezogenen Plane gelb eingezeichneten, in der Zusammenstellung B III der Beilage 2 aufgeführten Linien betragen, wobei für im Laufe des Jahres neu hinzutommende Linien diese Abgabe vom Tage der Betriebsöffnung an zu berechnen ist.

2. b) Stellt sich nach Ablauf der fünf Baujahre nach Maßgabe der ordnungsmäßig abgeschlossenen Betriebsrechnung eines Jahres heraus, daß der in demselben erzielte Reingewinn der Gesellschaft in Summe ein Erträgnis von sieben von hundert des Actienkapitales überstiegen hat, so ist dieser Überschuss zwischen der Gemeinde und der Gesellschaft hälftig zu theilen.

Dabei steht jedoch der Gesellschaft das Recht zu, Abgänge an der Dividende früherer Jahre bis zu fünf von hundert ohne Berechnung von Zinsen vorher zu decken.

Zu Punkt 1 und 2. Sämmtliche Abgaben werden für jedes abgelaufene Kalenderjahr am 15. Mai des folgenden Jahres an die städtische Hauptcasse abgeführt. Bei Verzögerung der Zahlung werden fünf von hundert Verzugszinsen berechnet.

Gleichzeitig mit der Abführung der Abgaben ist beim Magistrate ein Ausweis über die buchhalterische Berechnung derselben zu überreichen.

Der Gemeinde steht das Recht zu, behufs Ausübung der Controle jederzeit durch ihre Beauftragten Einsicht in die Bücher der Gesellschaft und die dazu gehörigen Belege zu nehmen.

D. Betriebsübernahme durch die Gemeinde.

§ 23. Fristen und Entgelt.

I. Vorzeitige Betriebsübernahme.

Die Gemeinde ist berechtigt, das gesammte Straßenbahnnetz am 1. Jänner 1914 oder am 1. Jänner 1920 zum weiteren Betriebe in eigener Verwaltung oder durch einen dritten Betriebsführer von der Gesellschaft zu übernehmen. Falls die Gemeinde von diesem ihrem Rechte Gebrauch machen will, hat sie dies der Gesellschaft zwei Jahre vorher anzuzeigen.

Bei der Übernahme hat die Gemeinde der Gesellschaft bis zum 31. December 1925 für jedes Jahr eine am 2. Juli desselben Jahres fällige jährliche Rente zu entrichten, deren Höhe nach dem Reinertrage aus dem Straßenbahnbetriebe (§ 22, Punkt 2a) bestimmt wird.

Behufs Feststellung des Reinerträgnisses sind von den Bruttoeinnahmen aus dem Bahnbetriebe ausschließlich aller Zinsen aus dem statutenmäßigen Reservefonde und aus etwaigen besonderen Reserven, sowie ausschließlich etwaiger Entnahmen aus den Reserven abzuziehen:

1. Die Abgabe an die Gemeinde;
2. die Betriebs- und Erhaltungskosten sammt Steuern;
3. alle Gehalte und Löhne für die gesellschaftlichen Beamten und Bediensteten, sowie die üblichen jährlichen Zuwendungen zu Weihnachten, beziehungsweise zum Schlusse des Rechnungsjahres; schließlich die Lantien des Verwaltungsrathes;
4. die Zahlungen der Gesellschaft an die Wohlfahrtsfonde der Beamten und Bediensteten.

Auf obige Weise wird der Reinertrag für die der Ablösung vorausgegangenen letzten vier Betriebsjahre berechnet, wobei ein Betriebsjahr, in welchem etwa Osterreich-Ungarn mit einer europäischen Großmacht in Krieg verwickelt war, nicht eingerechnet wird. Der Durchschnitt dieser Reinerträge bildet, gekürzt um die Zinsen der von der Gemeinde sofort bar zu zahlenden Ablösungssumme (§ 24), die Ablösungsrente. Die eben bezogenen Zinsen sollen nach jenem Zinsfuße berechnet werden, auf welchen die von der Gemeinde zuletzt ausgegebenen städtischen Obligationen lauten.

Während der der Ankündigung der vorzeitigen Betriebsübernahme folgenden zwei Jahre wird die Gemeinde von der Gesellschaft keine in diesen Jahren etwa festgesetzte neue städtische Abgabe einheben, noch ihr eine erhöhte Fahrtleistung oder eine Ermäßigung der Fahrpreise auferlegen, wodurch die Ablösungsrente geschmälert würde.

Die Gemeinde ist berechtigt, an Stelle der jährlichen Rente den Anfangswert derselben an die Gesellschaft unter Zugrundelegung desjenigen Zinsfußes bar zu vergüten, auf welchen die von der Gemeinde zuletzt ausgegebenen städtischen Obligationen lauten.

II. Betriebsübernahme mit Ende des Jahres 1925.

Mit Ende des Jahres 1925 hat die Gesellschaft den Betrieb der Gemeinde unentgeltlich zu überlassen und den Bahnkörper nebst der elektrischen Ausrüstung in tadellosem, vollständig betriebsfähigem Zustande zu übergeben.

Zu I und II. Im Falle I wie II leistet die Gemeinde bei der Übernahme des Betriebes für jede Bahnlinie, welche programmgemäß oder durch Verschulden der Gemeinde später als 1. Jänner 1904 in Betrieb kam, einen Beitrag für die Tilgung der Herstellungskosten des Bahnkörpers sammt elektrischer Ausrüstung. Diese Kosten sind der Gemeinde von der Gesellschaft sechs Monate nach Inbetriebsetzung der betreffenden Linie zur Überprüfung bekanntzugeben.

Der Berechnung des von der Gemeinde zu leistenden Beitrages wird ein bei Verzinsung mit vier von hundert zweiundzwanzigjähriger Capitalstilgung und gleichbleibender Annuität aufgestellter Tilgungsplan zu Grunde gelegt. Die Capitalstilgung hat vom 1. Jänner des der Betriebseröffnung der nachträglich hergestellten Linie folgenden Jahres zu beginnen.

Falls die Gemeinde von dem Rechte der vorzeitigen Einlösung nicht Gebrauch macht, berechnet sich der zu leistende Beitrag mit jenem Betrage der Herstellungskosten, welcher am Ende des Jahres 1925 auf Grund des obigen Tilgungsplanes noch ungetilgt erscheint.

Wird jedoch von dem Rechte der vorzeitigen Einlösung Gebrauch gemacht, so wird von dem vorhin entwickelten, noch ungetilgten Reste der Herstellungskosten der auf den Einlösungstag berechnete Anfangswert unter Zugrundelegung einer jährlichen Verzinsung mit vier von hundert als Vergütung geleistet.

§ 24. Ablösung der zum Betriebe der Bahn gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen.

Bei der Übernahme des Betriebes durch die Gemeinde sowohl nach Punkt I als auch nach Punkt II des vorigen Paragraphen steht derselben das Recht zu, die gesammten zum Betriebe der Bahn gehörigen Immobilien, die etwa hergestellten elektrischen Kraftwerke sammt Zugehör, wie auch die Speisekabel der Gesellschaft nach einer vorzunehmenden Schätzung (§ 25) abzulösen.

Die sonstigen zum Betriebe der Bahn gehörigen Mobilien ist die Gemeinde nach einer vorzunehmenden Schätzung (§ 25) abzulösen verpflichtet.

An den Geleiseanlagen der offenen Strecken sammt deren elektrischer Ausrüstung und sammt den Bertheilungskabeln steht der Gemeinde das Eigenthum ohne Entgelt zu.

Neubeschaffungen jedoch, welche von der Gesellschaft in den der Ablösung vorausgehenden zwei Jahren ohne Zustimmung der Gemeinde gemacht wurden, kann diese, soweit es sich nicht um bloße Ersatzbeschaffungen handelt, von der Ablösung ausschließen.

§ 25. Schätzung der zum Betriebe der Bahn gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen.

Die im vorigen Paragraphen bezogene Schätzung kann seitens der Gemeinde drei Jahre vor Eintritt eines Übernahmstermines (§ 23) eingeleitet werden.

Die Schätzung soll durch ein fünfgliedriges Collegium, welches in gleicher Weise wie nach § 7, zweiter Absatz zusammenzusetzen ist, vorgenommen werden.

Als Grundlage für die Schätzung hat zu dienen der Anschaffungspreis unter Berücksichtigung der durch die erfolgte Abnützung oder anderswie herbeigeführten Wertverminderung oder einer in der Zwischenzeit etwa erfolgten Werterhöhung, wie z. B. bei Gründen.

Sechs Monate vor dem Eintritte der Übernahme ist diese Schätzung im Wege einer Nachschätzung mit Rücksicht auf in der Zwischenzeit eingetretenen Abfall, Zuwachs oder Abnützung zu ergänzen und zu berichtigen.

Die hienach endgiltig festgesetzte Ablösungssumme für die zum Betriebe der Bahn gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen ist am Tage der Übernahme von der Gemeinde zu bezahlen. Die Kosten dieser Schätzungen werden von der Gemeinde und von der Gesellschaft zu gleichen Theilen getragen.

Sollte die Nachschätzung bis zum Zeitpunkte der Übernahme des Betriebes nicht beendet werden können, so hat nichtsdestoweniger die Übergabe der zum Betriebe der Bahn gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen zugleich mit der Übernahme des Betriebes zu erfolgen, sobald die Gemeinde drei Vierteltheile des durch die erste Schätzung erhobenen Betrages an die Gesellschaft bezahlt oder erlegt. Der von dem Tage der Übernahme der zum Betriebe der Bahn gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen an mit vier von hundert zu verzinsende Rest der aus der schließlichen Schätzung sich ergebenden Ablösungssumme ist sofort nach Vollendung dieser Schätzung an die Gesellschaft zu bezahlen.

§ 26. Haftung der Ablösungssumme als Sicherstellung der Obligationen.

Die Gemeinde erklärt sich damit einverstanden, daß die bei der Übernahme zu zahlende Ablösungssumme in erster Linie für die Einlösung der von der Gesellschaft ausgegebenen und noch nicht getilgten Obligationen und danach erst für die Einlösung der Actien haftet, sowie daß diese Haftung in die für die Ausgabe der Obligationen aufzustellenden Bedingungen aufgenommen wird.

§ 27. Gesellschaftliche Fonde.

Bei Übernahme des Betriebes seitens der Gemeinde verbleiben der Gesellschaft der statuten-gemäß angesammelte Reservefond, sowie die allfällig von der Gesellschaft gebildeten besonderen Fonde.

§ 28. Eintritt der Gemeinde in die Verträge der Gesellschaft.

Die Gesellschaft ist berechtigt, wenn es Betriebsrückichten erfordern, Verträge, welche das Betriebsunternehmen der Gesellschaft betreffen, mit Dritten auch über das Jahr 1925 hinaus abzuschließen, soweit die Gemeinde ihr Einverständnis damit erklärt. In diesem Falle übernimmt letztere zugleich mit der Betriebsübernahme auch alle diesbezüglichen Rechte und Verbindlichkeiten.

In die mit den Beamten und Bediensteten der Gesellschaft geschlossenen, über das Jahr 1925 hinausreichenden Verträge tritt die Gemeinde dann unbedingt ein, wenn dieselben die Gemeinde nicht höher als mit einem Betrage von fünftausend Kronen jährlich rückfichtlich eines einzelnen Angestellten belasten und gemäß der Dienst- und Arbeitsordnung abgeschlossen wurden.

In Verträge mit Beamten und Bediensteten, durch welche die Gemeinde mit einem höheren Betrage als fünftausend Kronen jährlich belastet würde, sowie in alle Verträge, welche nach der Ankündigung der Übernahme des Betriebes (§ 23) eingegangen werden, tritt die Gemeinde nur dann ein, wenn dieselben mit Zustimmung der Gemeinde abgeschlossen wurden.

Beitragsleistungen der Gesellschaft zu den Wohlfahrtsfondem laufen vom Tage der Betriebsübernahme an auf Rechnung der Gemeinde.

Straßenbenützungs-Verträge der Gesellschaft mit Nachbargemeinden behufs Verlängerung der den Gegenstand dieses Vertrages bildenden Linien unterliegen, die statutarische Berechtigung zum Abschlusse solcher Verträge vorausgesetzt, dem Zustimmungrechte der Gemeinde Wien, welche sich darüber binnen zwei Monaten zu entscheiden haben wird.

E. Allgemeine Bestimmungen.

§ 29. Schadenersatzansprüche anlässlich der Baues oder Betriebes der Bahn.

Für Schäden, welche der Gesellschaft beim Bau oder im Betriebe der städtischen Straßenbahnen infolge der Herstellung, des Bestandes oder der Beseitigung solcher Objecte oder Anlagen erwachsen, welche die Gemeinde im eigenen oder fremden Namen hergestellt hat oder verwaltet, trägt die Gemeinde, beziehungsweise derjenige, in dessen Namen die Gemeinde handelt, keine Haftung.

Für Verluste an den Betriebseinnahmen, welche die Gesellschaft aus dem Grunde einer zeitweilig notwendigen Einstellung des Betriebes, zum Beispiel wegen Bauherstellungen im öffentlichen Interesse, Truppenmärschen, öffentlicher Feste u. s. w. erleidet, ist diese von der Gemeinde oder deren Vollmachtengebern oder Vollmachtennehmern eine Entschädigung zu fordern nicht berechtigt.

Dagegen haftet die Gesellschaft für alle Schäden, welche Objecte oder Anlagen der oben angeführten Art infolge des Baues, Bestandes oder der Beseitigung der Bahnen erleiden.

Für alle Ansprüche, welche seitens Dritter aus Anlaß des Baues oder Betriebes oder der Beseitigung der städtischen Straßenbahnen etwa an die Gemeinde gestellt werden, hat die Gesellschaft aufzukommen, vorausgesetzt, daß die Feststellung der Entschädigung, wenn sie im Wege des Vergleiches geschieht, unter Zuziehung der Gesellschaft und im Einverständnisse mit derselben, wenn aber im Wege des Processes, unter Streitverkündung an die Gesellschaft erfolgt, widrigenfalls die Gemeinde ihres Ersatzanspruches gegen die Gesellschaft verlustig wird.

§ 30. Recht der Gemeinde auf Auskunft.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, der Gemeinde jede Auskunft über den Bau und Betrieb der städtischen Straßenbahnen sofort und nach bestem Wissen zu erteilen.

§ 31. Sicherheitsbestellung.

Für die Erfüllung aller übernommenen Verpflichtungen bestellt die Gesellschaft eine Sicherheit in der Höhe von fünftausend Kronen für jedes im Betriebe oder im Bau befindliche Kilometer

Straßenbahn, jedoch nur bis zum Höchstbetrage von achthunderttausend Kronen. Diese Sicherheit ist in Wertpapieren, wie solche von der Gemeinde für zulässig befunden werden, bei der städtischen Hauptcasse zu hinterlegen, und zwar für die bestehenden Linien der Wiener Tramway-Gesellschaft sofort, für die neu zu erbauenden mit dem Beginne der Bauarbeiten. Die Sicherheit muß, sobald sie von der Gemeinde in Anspruch genommen wurde, binnen acht Tagen wieder auf die volle Höhe ergänzt werden.

§ 32. Überwachungsrecht der Gemeinde.

Die Einhaltung der vertragsmäßigen Verpflichtungen der Gesellschaft, insbesondere rüchftlich des Fahrplanes wird durch beedete städtische Beamte überwacht. Die Gesellschaft erklärt sich damit einverstanden, daß die Aussagen dieser Beamten gegen sie Beweis machen, wobei ihr jedoch die Führung eines Gegenbeweises freisteht.

§ 33. Strafbestimmungen.

Im Falle der Nichterfüllung irgend einer vertragsmäßigen Verbindlichkeit steht der Gemeinde das Recht zu, über die Gesellschaft eine Vertragsstrafe bis zu dreihundert Kronen für jeden einzelnen Fall zu verhängen.

Für jeden Fall der Nichteinhaltung der im § 4, zweiter Absatz, dieses Vertrages eingegangenen Verpflichtung kann eine Vertragsstrafe bis zu fünftausend Kronen von der Gemeinde für verfallen erklärt werden.

Bei festgestellter Nichteinhaltung der fahrplanmäßigen Fahrtleistung kann eine Vertragsstrafe bis zu zehntausend Kronen von der Gemeinde für verfallen erklärt werden. Das Gleiche gilt für den Fall, daß die Gesellschaft die in Anspruch genommene Sicherheit nicht oder nicht rechtzeitig nach § 31 ergänzt.

Sollte die Gesellschaft trotz zweimaliger mit vierzehntägigem Zwischenraum erfolgter Aufforderung der Gemeinde mit dem Um- oder Neubau einer Linie nicht rechtzeitig (§ 10) beginnen, oder denselben ohne triftigen Grund unterbrechen, oder innerhalb der festgesetzten Baufrist den Bau nicht vollenden, oder die vollendete Linie nicht dem Betrieb übergeben, so ist die Gemeinde berechtigt, eine Vertragsstrafe bis zur Höhe von fünfzigtausend Kronen über die Gesellschaft zu verhängen, und den nicht rechtzeitig begonnenen oder unterbrochenen oder nicht fristgemäß vollendeten Bau auf Kosten der Gesellschaft selbst zu beginnen, beziehungsweise fortzusetzen und zu vollenden. Die dabei aufgewendeten Kosten hat die Gesellschaft in der vollen Höhe der Gemeinde bar zu ersetzen.

Die Vertragsstrafe kann die Höhe der ganzen Sicherheit erreichen, falls die Gesellschaft den Betrieb durch mehr als einen Tag gänzlich oder theilweise einstellt, ohne ihr Nichtverschulden hieran erweisen zu können.

Die von der Gemeinde verhängten Vertragsstrafen unterliegen der richterlichen Mäßigung nicht.

Die Hereinbringung der Vertragsstrafen erfolgt, wenn diese nicht binnen längstens acht Tagen nach Zustellung der Zahlungsaufforderung beglichen werden, ohne Einholung eines richterlichen Urtheiles durch außergerichtliche Veräußerung der hinterlegten Wertpapiere oder eines Theiles derselben zum Tagescurse unter gleichzeitiger Benachrichtigung der Gesellschaft von dem Geschehenen.

Sollte die Gesellschaft sich innerhalb dreier Jahre vier oder mehrere Vertragsverletzungen zu Schulden kommen lassen, welche nach dem dritten oder vierten oder fünften Absätze dieses Paragraphen zu bestrafen sind, so ist die Gemeinde berechtigt, bei der vierten Vertragsverletzung den Vertrag als aufgelöst zu erklären und den Betrieb selbst zu übernehmen; in diesem Falle kommen die Bestimmungen des Abschnittes D zur sinngemäßen Anwendung.

§ 34. Commissionsgebühren.

Gebühren für commissionelle Amtshandlungen, welche die städtischen Straßenbahnen betreffen, trägt die Gemeinde für ihre eigenen Beamten selbst; für die Beamten fremder Behörden nur dann, wenn die bezügliche commissionelle Amtshandlung vom Magistrate im selbstständigen Wirkungskreise verfügt wurde. Andere Commissionsgebühren trägt die Gesellschaft.

F. Übergangs- und Schlußbestimmungen.

§ 35. Vertragsrecht während der Umwandlung der Pferdebahnlilien für den elektrischen Betrieb.

Während der Zeit der Umwandlung der bestehenden Linien der Wiener Tramway-Gesellschaft für den elektrischen Betrieb haben bezüglich der noch nicht ausschließlich elektrisch betriebenen Strecken die vor dem gegenwärtigen Vertrage in Kraft gestandenen Bestimmungen zu gelten, soweit nicht in eben diesem Vertrage etwas anderes bestimmt wird.

Für die Berechnung der an die Gemeinde zu leistenden Abgaben sind nur die Bestimmungen dieses Vertrages maßgebend. In den Jahren 1899, 1900 und 1901 ist seitens der Gesellschaft an die Gemeinde auf die im § 22 für diese Jahre festgesetzten jährlichen Abgaben eine Abschlagszahlung von je 280.000 K zu leisten, welche in vierteljährlichen gleichen Raten je am 15. der Monate Jänner, April, Juli und October fällig ist, wobei eine Entschädigung für die der Gesellschaft entgehenden Zinsen nicht stattfindet.

Rücksichtlich der Streckenerhaltung und Reinigung gelten vom 1. Jänner 1899 ab die Bestimmungen des § 18 dieses Vertrages. Außerdem hat die Gesellschaft am 1. Juli 1899 achtzigtausend (80.000) Kronen, am 1. Juli 1900 fünfzigtausend (50.000) Kronen und am 1. Juli 1901 dreißigtausend (30.000) Kronen an die Gemeinde zu bezahlen.

Sollte nach dem 31. December 1901 eine Linie ganz oder theilweise mit Pferden betrieben werden, so ist für jedes Quadratmeter der gepflasterten Geleisezone dieser Linie, soweit sie in einer von der Gemeinde verwalteten Straße liegt, ein jährlicher Betrag von 20 h zu leisten.

Die Bestimmungen des § 14 über die Fahrpreise treten mit 1. Jänner 1900 in Wirksamkeit.

§ 36. Ausdehnung des Vertrages.

Die Gemeinde ist berechtigt, den Bau und Betrieb auch anderer neuer Straßenbahnlilien als derjenigen, welche den Gegenstand dieses Vertrages bilden, an die Gesellschaft unter den Bedingungen eben dieses Vertrages zu übertragen, sofern die Gesammtlänge dieser neuen Straßenbahnen nicht mehr als 20 km beträgt. In solchem Falle darf jedoch die Gemeinde von dem in die nächsten fünf Jahre nach Inbetriebsetzung der neu hinzugekommenen Linien fallenden Übernahmstermine keinen Gebrauch machen. Bei Berechnung der Ablösungssumme finden in diesem Falle die im § 23 zu I und II getroffenen Bestimmungen Anwendung.

Andererseits wird die Gemeinde den Bau und Betrieb solcher neuer Straßenbahnlilien der Gesellschaft dann übertragen, wenn die letztere entweder bei einer Concurrenz oder auf besondere Anfrage der Gemeinde binnen vierzehn Tagen im Vergleiche zu dem Angebote eines anderen Unternehmers der Gemeinde wesentliche Vortheile bietet, worüber dieser allein die Beurtheilung zusteht.

Dieselbe bedingte Zusicherung gilt auch für den Fall, wenn die Gemeinde die nach Abschnitt D übernommenen Straßenbahnen nicht in eigener Verwaltung betreiben, sondern für dieselben abermals einen Betriebsführer bestellen wollte.

§ 37. Unterpflasterbahnen.

Schließlich behält sich die Gemeinde vor, im Anschluß an die städtischen Straßenbahnen, und zwar für den unmittelbaren Übergang der Wagen derselben durch die Innere Stadt Unterpflasterbahnen nebst den zugehörigen Rampen zu bauen und einheitlich mit den den Gegenstand dieses Vertrages bildenden städtischen Straßenbahnen zu betreiben. Diese Unterpflasterbahnen sollen die Verbindung von einem Punkte in der Nähe des Stadtbahnhofes „Akademiestraße“*) unter Berührung des Grabens nach dem Platze vor der Votivkirche und andererseits unter Berührung des Stefansplatzes nach einem Punkte in der Nähe der Aspernbrücke, sowie die Verbindung des letzteren Punktes unter Berührung des Stefansplatzes und des Grabens mit dem Platze vor der Votivkirche herstellen.

a) Für den Fall, als die Gemeinde Wien die Tunnel dieser Unterpflasterbahnen sammt Rampen durch die Innere Stadt selbst oder durch einen Dritten bauen sollte, wird die Gesellschaft durch Siemens & Halske die für die Unterpflasterbahnen im Hinblick auf den elektrischen Betrieb und die Betriebsmittel zweckmäßigen Normen festsetzen, ferner auf Grund derselben die Entwürfe sammt den für die Bauausführung erforderlichen Plänen für die von der Gemeinde auszuführenden

*) Die Bezeichnung dieser Stadtbahnhaltestelle wurde später in „Karlsplatz“ umgeändert.

baulichen Anlagen der Untergrundbahnen im Einvernehmen mit der Gemeinde ausarbeiten lassen und der Gemeinde gegen eine Entschädigung von drei von hundert der Baukosten der von der Gemeinde auszuführenden baulichen Anlagen der Untergrundbahnen übergeben.

Die Gemeinde wird der Gesellschaft, falls diese nach Ausschreibung der Arbeiten für die Herstellung der Tunnels ein Angebot auf die Bauausführung machen sollte, beim Angebot gleicher Bedingungen wie seitens Dritter das Vorzugsrecht einräumen.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, in diesen auf Rechnung der Gemeinde auszuführenden baulichen Anlagen dieser Unterpflasterbahnen die Geleise sammt elektrischer Ausrüstung und die Beleuchtungs-, Signalisierungs-, Telegraphen- und Telephon-Anlagen auf ihre Kosten nach den Entwürfen und Constructionen von Siemens & Halske vollständig betriebsfähig herzustellen und zu betreiben, die Geleise der Unterpflasterbahnen mit möglichst vielen Linien der städtischen Straßenbahnen zu verbinden und den Betrieb mittels den ebenfalls auf eigene Rechnung bezuschaffenden Betriebsmitteln im Anschlusse an den Betrieb des städtischen Straßenbahnnetzes so dicht, als dies betriebstechnisch möglich ist, auf eigene Kosten zu führen, sowie die von ihr hergestellten Geleise und Betriebsrichtungen zu unterhalten, während die Unterhaltung, allfällige Erneuerung und erforderliche Erweiterung der auf Kosten der Gemeinde ausgeführten baulichen Anlagen der Gemeinde verbleibt.

Die Gesellschaft hat in diesem Falle den von der Gemeinde zu bestimmenden Fahrpreis-Zuschlag für die Benützung der Unterpflasterbahnen, welcher jedoch nicht weniger als zehn Heller für jede Fahrt eines Fahrgastes betragen soll, einzuheben, ist berechtigt, als Entgelt für ihre Leistungen von dieser Einnahme die Hälfte für sich abzuziehen und verpflichtet, die andere Hälfte an die Gemeinde allmonatlich abzuführen.

b) Für den Fall, als die Gemeinde sich zur Anlage der Unterpflasterbahnen nebst Rampen entschließen, den Bau der Tunnels aber nicht, wie unter a) vorgesehen, selbst oder durch Dritte ausführen sollte, wird die Gesamtanlage der Unterpflasterbahn der Gesellschaft überlassen, und hat dieselbe dann alle erforderlichen Herstellungen auf eigene Kosten auszuführen und ebenso die Bahnanlage zu betreiben.

In diesem Falle finden für die Concessionierung, die Baubewilligungen, die Bauausführung die Betriebsbahnhöfe und Wartehallen, sowie für den Betrieb, die Fahrpläne und den Kraftbezug die Bestimmungen des vorliegenden Vertrages sinngemäße Anwendung, während als Fahrpreis ein Zuschlag von mindestens zehn Hellern für jede Fahrt eines Fahrgastes auf den Untergrundbahnen festgesetzt wird.

Die Festsetzung der Höhe der Abgabe wird einer besonderen Vereinbarung vorbehalten.

Zu a) und b). In beiden Fällen hat die Ablösung und Betriebsübernahme der Unterpflasterbahnen, soweit sie von der Gesellschaft gebaut wurden, seitens der Gemeinde mit dem Ablauf des Kalenderjahres 1925 zu erfolgen, u. zw. gegen Zahlung jenes Theiles der von der Gesellschaft verausgabten Baukosten, welche nach einem Tilgungsplane, basierend auf einer Verzinsung von vier von hundert, einer neunzigjährigen Tilgung und gleichbleibenden Annuität, zum Zeitpunkt der Übernahme noch ungetilgt verbleiben. Zu dem Zwecke sind die Baukosten der Bahnanlage sechs Monate nach Bauvollendung auszuweisen und von der Gemeinde binnen Jahresfrist zu überprüfen und festzustellen.

Sollte die Gemeinde die Betriebsübernahme der Untergrundbahnen schon zum 1. Jänner 1914 oder 1920 wünschen, so wird sie der Gesellschaft den wie vorstehend für den 1. Jänner 1914, beziehungsweise 1920 zu berechnenden Ablösungsbetrag zuzüglich eines Aufschlages von 12 1/2% für den ersten, beziehungsweise von 7 1/2% für den zweiten Einlösungstermin bezahlen.

§ 38. Höhe des Actien=Capitales.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, Actien über den Gesamtbetrag von 50 Millionen Kronen ohne Zustimmung der Gemeinde nicht auszugeben.

§ 39. Gebühren und Vertragsausfertigung.

Sollten irgend welche Staatsgebühren für den vorliegenden Vertrag rechtskräftig vorgeschrieben werden, so trägt diese Gebühren die Gesellschaft.

Der Vertrag wird nur in einer Ausfertigung errichtet, welche bei der Gemeinde Wien verbleibt. Die Gesellschaft erhält über Verlangen und auf ihre Kosten eine notariell beglaubigte Abschrift des Vertrages.

Einverständlich wird bemerkt, daß die im Plane, Beilage 1, den einzelnen Linien beigezeichneten Baujahre dann keine Gültigkeit haben, wenn sie mit den in Beilage 2 des Vertrages angeführten Baujahren in Widerspruch stehen.

Urkund dessen die folgenden Fertigungen:

L. S.	Wien, am 28. October 1899.	
	Für die Gemeinde Wien:	Bau- und Betriebs-Gesellschaft
	Der Bürgermeister:	für städtische Straßenbahnen in Wien:
	Dr. Karl Lueger m. p.	R. R. Bode m. p.
Praba m. p.	Dr. Th. Wähner m. p.	Dr. G. Feistmantel m. p.
Stadtrath.	Stadtrath.	

A. Zusammenstellung der umzubauenden Straßenbahnen (blaue Linien).

Die Bauzeit umfaßt die Jahre 1899, 1900 und 1901.

(Baujahr 1899.)

Wallgasse von der Liniengasse durch die Kaiserstraße, Blindengasse, Josefstädterstraße, Albertgasse, Florianigasse, Skodagasse, Alserstraße, Spitalgasse, Nußdorferstraße, Alserbachstraße, Wallensteinstraße, Rauscherstraße, Nordwestbahnstraße, Am Tabor, Nordbahnstraße, Praterstern, Kronprinz Rudolfstraße, Vorgartenstraße bis Remise. (9700 Meter.)

Kronprinz Rudolfstraße von der Vorgartenstraße bis zum städtischen Bade. (600 Meter.)

Nadežkystraße vom Stubenring durch die Löwengasse bis zur Rajumofskygasse. (1190 Meter.)

Ausstellungsstraße vom Praterstern bis zur Abzweigung nach dem Südportale der Rotunde. (700 Meter.) [Sobald das neue Straßenplanum hergestellt ist.]

Laborstraße vom Franz-Josefs-Quai zum Nordwestbahnhof. (1700 Meter.)

Landstraße Hauptstraße vom Stubenring bis zur Sofienbrückengasse. (1000 Meter.)

Griesgasse vom Margarethenplatz bis zur Reinprechtsdorferstraße und Schönbrunnerstraße von der Revillegasse bis zur Pilgramgasse. (700 Meter.)

Gumpendorferstraße von der Brückengasse bis zur Wallgasse. (900 Meter.)

Erdbergstraße, bezw. Sofienbrückengasse von der Landstraße Hauptstraße bis zur Schlachthausgasse. (1580 Meter.)

Invalidenstraße von der Landstraße Hauptstraße durch die Ungargasse, Fasangasse, Gürtelstraße am Südbahnhofe vorbei, durch die Himbergerstraße bis zum Keplerplatz. (4050 Meter.)

Simmeringerstraße von der Reinprechtsdorferstraße bis zur Himbergerstraße. (1500 Meter.)

Reinprechtsdorferstraße von der Schönbrunnerstraße bis zur Mapleinsdorferlinie. (1050 Meter.)

Praterstraße von der Aspernbrücke bis zum Praterstern. (1070 Meter.)

(Baujahr 1900.)

Ringstraße von der Aspernbrücke über den ganzen Ring und Franz-Josefs-Quai bis zur Aspernbrücke. (5310 Meter.)

Babenbergerstraße von der Ringstraße durch die Mariahilferstraße bis zur Haltestelle Hiezing der Wienthallinie der Stadtbahn. (5090 Meter.)

Bellariastraße vom Burgring durch die Breitegasse, Siebensterngasse und Stiftgasse bis zur Mariahilferstraße. (1140 Meter.)

Landstraße Hauptstraße von der Sofienbrückengasse bis zum Rennweg. (1750 Meter.)

Rennweg vom Schwarzenbergplatz durch die Simmeringer Hauptstraße bis zum Centralfriedhof. (7570 Meter.)

Kärnthnerstraße vom Opernring durch die Wiedener Hauptstraße, Favoritenstraße, bezw. Paulanergasse, Himbergerstraße bis zum Landgut. (3060 Meter.) [Hievon die Theilstrecke „Südbahnviaduct—Keplerplatz“ im Baujahre 1899 bei „Invalidenstraße“.]

Wienstraße vom Körnthnerthormarkt durch die Preisgasse, Margarethenstraße, Griesgasse, Am Hundsturm bezw. Schönbrunnerstraße bis Schönbrunn, untere Rudolfsheimer Remise. (4410 Meter.)

Eichenbachgasse vom Opernring durch die Gumpendorferstraße bis zur Wallgasse. (1760 Meter.)

Hausengasse von der Bellariastraße über den Schmerlingplatz durch die Verchenfelderstraße bis zur Kaiserstraße. (1520 Meter.)

Universitätsstraße vom Schottenring durch die Alferstraße, Kinderspitalgasse, über den Zimmermannplatz, durch die Förgerstraße, Hernalscher Hauptstraße, Dornbacherstraße nach Dornbach. (5570 Meter.)

Wipplingerstraße vom Schottenring durch die Peregringasse, Kolingasse, Schlickplatz, Porzellangasse, Althangasse, Spittelauergasse bis zur Viriotgasse. (2180 Meter.)

Ausstellungsstraße von der Abzweigung nach dem Südpotal der Rotunde bis zum Nordportal. (300 Meter.) [Nur im Falle der Nothwendigkeit auszuführen.]

(Baujahr 1901.)

Währingerstraße vom Schottenring durch die Währing-Weinhauserstraße bis zur Türkenchanzstraße. (2730 Meter.)

Schulgasse von der Währingerstraße durch die Semperstraße, Staudgasse, Rutschergasse, Kreuzgasse bis zur Remise. (1700 Meter.)

Wiedener Hauptstraße von der Paulanerkirche durch die Maßleinsdorferstraße bis zur Reinprechtsdorferstraße. (2000 Meter.)

Burggasse von der Bellariastraße bis zur Kaiserstraße. (1260 Meter.)

Stadiongasse vom Franzensring durch die Josefstädterstraße bis zur Stadtbahnstation „Josefstädterstraße“. (1650 Meter.)

Alferstraße von der Feldgasse durch die Ottakringerstraße, Rosensteingasse, bezw. Taubergasse bis zur Hernalscher Hauptstraße. (1610 Meter.)

Musdorferstraße von der Alferbachstraße durch die Döblinger Hauptstraße bis zum Gasthaus Zögernitz. (2220 Meter.)

Untere Augartenstraße und Obere Augartenstraße vom Franz Josefs-Quai bis zur Taborstraße. (1420 Meter.)

Kaiser Josefsstraße vom Praterstern bis zur Taborstraße. (770 Meter.)

Recapitulation.

1899	25.740 Meter
1900	39.660 "
1901	15.360 "
Summa	<u>80.760 Meter</u>

B. Zusammenstellung der neuen städtischen Straßenbahnen.

I. Hauptabschnitt (rothe Linien).

Umfasst die Jahre 1899, 1900 und 1901.

Baujahr 1899.

Prater, von der Ausstellungsstraße bis zur Rotunde [Südpotal]. (1000 Meter.) [Im Jahre 1898 provisorisch gebaut und in Betrieb gesetzt.]

Rasumofskygasse, von der Löwengasse über die Sofienbrücke, durch die Wittelsbachstraße, durch den Prater mit Unterföhrung der Hauptallee, bis zur Rotunde. (1400 Meter.) [Unterföhrung der Hauptallee unterbleibt bis auf Weiteres.]

Berlängerte Verchenfelderstraße von der Kaiserstraße durch die Thaliastraße bis zur Montleartstraße. (2600 Meter.) (Bis zum Umbau der Linie Verchenfelderstraße mit Pferden zu betreiben.)

Hintere Zollamtsstraße von der Radetzkystraße durch die Invalidenstraße, über den Heumarkt bis Johannesgasse. (950 Meter.)

Getreidemarkt von der Friedrichsstraße über die Museumsstraße durch die Auerspergstraße bis zur Josefstädterstraße. (1400 Meter.)

Margarethenplatz durch die Pilgram-, Hofmühl-, Gumpendorfer-, Amerling-, Neubauer-, Strozzi-, Lederer-, Piraristen-, Kochgasse bis zur Alferstraße. (3500 Meter.)

Brückengasse (Verbindungsline zwischen der Gumpendorfer- und Schönbrunnerstraße). (350 Meter.)

Genzgasse von D.-Nr. 104 bis Stadtbahnstation Gersthof. (700 Meter.) [Bis zum Umbau der Anschlusslinie mit Pferden zu betreiben.]

Rafumofskygasse von der Löwengasse bis zur Landstraße Hauptstraße. (450 Meter.)

Eine Verbindungsline in der Winkelmannstraße. (350 Meter.) [Bis zum Umbau der Anschlusslinien mit Pferden zu betreiben.]

Baujahr 1900.

Wallfischgasse von der Kärnthnerstraße durch die Schwarzenbergstraße bis zum Schwarzenbergplatz. (400 Meter.)

Heugasse vom Schwarzenbergplatz nach dem Süd- und Staatsbahnhofe (Abfahrtsseite). (1600 Meter.)

Lothringerstraße von der Johannesgasse über den Karlsplatz bis Getreidemarkt. (1400 Meter.)

Landesgerichtsstraße von der Josefstädterstraße durch die Garnisonsgasse, Schwarzschanierstraße bis zur Währingerstraße. (1000 Meter.)

Neuer Markt von der Kupferschmiedgasse durch die Tegetthoffstraße, Operngasse, Friedrichsstraße bis zum Getreidemarkt. (700 Meter.)

Sechskrügel-, Kochus-, Sofienbrückengasse bis zur Sofienbrücke.

Variante: Neulinggasse, Neulinggassen-Durchbruch, Wassergasse, Erdbergerlande bis zur Sofienbrücke. (350 Meter.)

Taborstraße, vom Nordwestbahnhofe durch die Nordbahn- und Innstraße bis zur Engerthstraße (zunächst eingleisig). [1100 Meter.]

Belvederegasse, von der Heugasse durch die Rainer-, Blechthurm-, Ziegelofengasse auf den Margarethenplatz. (2000 Meter.)

Baujahr 1901.

Laxenburgerstraße, vom Wiedener Gürtel bis zur Trostgasse. (1700 Meter.)

Siebensterngasse von der Stiftgasse durch die Westbahnstraße bis zur Kaiserstraße. (1050 Meter.)

Schönbrunnerallee von der Penzingerstraße bis zur Linzerstraße. (250 Meter.)

Linzerstraße von der Mariabilder- bis zur Johnstraße. (480 Meter.)

Willrothstraße von der Döbler Hauptstraße durch die Grinzingerallee bis Grinzing, Sandgasse (von der Obkirchgasse an eingleisig). [2650 Meter.]

Obere Augartenstraße von der Unteren Augartenstraße durch die Klosterneuburgerstraße bis zur Wenzelgasse. (1600 Meter.)

Dornbach von der Wollbadgasse bis Neuwaldbegg, Klampfelberggasse (von der Waldschneffe an eingleisig). (1250 Meter.)

Sechshausenstraße von der Gumpendorferlinie, den Wienfluss entlang bis zur Schönbrunnerbrücke, dann in Fortsetzung der Linie A 15 durch die Hiezing Hauptstraße bis zum Anschluss an die Dampftramway nach St. Veit und Lainz. (3250 Meter.) [Endstrecke Penzingerbrücke—Endstation 500 Meter wird im Jahre 1899 für Pferdebetrieb hergestellt.]

Pragerstraße vom Radetzkyplatz über die Franzensbrücke durch die Franzensbrückenstraße bis zum Praterstern. (800 Meter.)

Genzgasse von der Stadtbahnstation Gersthof durch die Gersthofer- und Böckleinsdorferstraße bis zur Schafberggasse. (1600 Meter.)

Recapitulation.

1890	12.700	Meter
1900	8.550	„
1901	14.630	„
Summe	35.880	Meter

II. Bauabschnitt (rothe Linien).

Umfasst die Jahre 1902 und 1903.

Baujahr 1902.

- Lingerstraße von der Johnstraße bis zur Hüttelbergstraße in Hütteldorf (von der Einwaggasse an eingeleisig). [4500 Meter.]
- Sieveringerstraße von der Obkirchgasse bis Unter-Sievering, Windhabergasse (eingeleisig). [1600 Meter.]
- Stollgasse von der Kaiserstraße durch die Felberstraße bis zur Lingerstraße. (2000 Meter.)
- Quellengasse von der Himbergerstraße durch die Absberggasse, Simmeringerstraße, Geißelbergstraße bis zur Simmeringer Hauptstraße (eingeleisig). [3000 Meter.]
- Engerthstraße von der Kronprinz Rudolfstraße bis zur Kaserne sammt Anschluss an die Ausstellungsstraße (eingeleisig). [1400 Meter.]
- Kaiser-Josefs-Brückenallee von der Valeriestraße über die Kaiser-Josefs-Brücke, durch die Schlachthausgasse, Landstraße Hauptstraße, über den Landstraßer Gürtel bis zur Fasangasse (eingeleisig). [2800 Meter.]
- Simmeringer Hauptstraße vom Centralfriedhof bis Schwechat (eingeleisig). [2900 Meter.]
- Himbergerstraße vom Landgut bis zur Schleiergasse (eingeleisig). [500 Meter.]
- Triesterstraße vom protestantischen Friedhof bis zum Franz-Josef-Spital (eingeleisig). [1000 Meter.]
- Wiedener Gürtel von der Mähleinsdorferstraße bis zur Favoritenstraße. (1200 Meter.)
- Muenbruggergasse, Veithgasse, vom Rennweg durch die Strohgasse, Reisknerstraße, Neuling-, Ungargasse. (800 Meter.)
- Margergasse vom Stubenring bis zur Rajumofskygasse. (1000 Meter.)
- Reinlgasse von der Lingerstraße durch die Breitenfeerstraße, Kandlerstraße, Huttengasse, Eneufelstraße bis zur Thaliastraße (eingeleisig). (2500 Meter.)
- Verlängerte Burggasse von der Kaiserstraße über den Lerchenfelder Gürtel, durch die Herbststraße oder Gablenzgasse bis zum Wilhelminenspital. (2600 Meter.)

Baujahr 1903.

- Valeriestraße von der Wittelsbachstraße längs des Donaucanals bis zur Freudenau (eingeleisig). (4400 Meter.)
- Fortsetzung der Hütteldorferlinie über die Hüttelbergstraße hinaus bis zum „Wolfen in der Au“. (1500 Meter.)
- Döbblinger Hauptstraße vom Casino Zögernitz durch die Hohe Wartestraße bis zur Grinzingerstraße (stellenweise eingeleisig). (1600 Meter.)
- Kaiser-Ebersdorferstraße von der Simmeringer Hauptstraße bis Kaiser-Ebersdorf. (3400 Meter.)
- Kreuzgasse von der Remise bis zum Bahnhof Gersthof der Vorortelinie, bezw. bis zur Alseggerstraße (750 Meter.)
- Klosterneuburgerstraße von der Wenzelgasse über die Brigittenuerlände bis zur Jubiläumsbrücke (eingeleisig). (1100 Meter.)
- Gunoldgasse von der Jubiläumsbrücke durch die Heiligenstädterstraße, Barawitzkagasse bis zur Hohe Wartestraße (eingeleisig). (1050 Meter.)
- Mittersteig von der Ziegelofengasse durch die Siebenbrunnengasse, Wilhelm-, Breitenfurther-, Hezendorferstraße bis zur Kernstraße in Hezendorf. (6000 Meter.)
- Hormayrgasse von der Hernalser Hauptstraße durch die Vincenzgasse bis zur Genzgasse. (1100 Meter.)

Recapitulation.

1902	27.820	Meter
1903	20.900	"
Summa	48.720	Meter

III. Bauabschnitt (gelbe Linien).

Dauer unbestimmt.

Im Allgemeinen eingleisig.

Am Schüttel von der Franzensbrückenstraße bis zur Wittelsbachstraße. (1000 Meter.)

Verlängerung in der Laxenburgerstraße bis zur neuen Gürtelstraße. (500 Meter.)

Verlängerung in der Triesterstraße bis zur neuen Gürtelstraße. (250 Meter.)

Marx-Meidlingerstraße von der Reinprechtsdorferstraße durch die Längenfeldgasse, Stiebergasse, Sechshäuserstraße, Reindorfstraße, Grenzgasse, Schweglerstraße, Hütteldorferstraße, an der nordöstlichen Grenze des Exercierplatzes bis zur Herbststraße, bezw. Gablenzgasse. (4800 Meter.)

Fankengasse von der Herbststraße, bezw. Gablenzgasse durch die Festschneidgasse bis zur Ottakringerstraße. (700 Meter.)

Thaliastraße von der Montleartstraße durch die Galizienstraße ins Liebhartsthal. (1950 Meter.)

Neuwaldeggerstraße von der Klampflberggasse bis zur Geroldgasse. (900 Meter.)

Sieveringerstraße von der Windhabergasse bis zum Linienamt. (1500 Meter.)

Grinzingerstraße von der Hohe Wartestraße bis zur Grinzinger-Allee. (1000 Meter.)

Kobenzlgasse von der Sandgasse bis zum Krapsenwaldl (Grenze der Privatstraße). (1700 Meter.)

Verlängerung in der Hohe Wartestraße bis zur Zehnradbahn. (500 Meter.)

Engerthstraße von den Kasernen abwärts bis zum Donauuferbahnhof. (2000 Meter.)

Himbergerstraße von der Schleierstraße bis zur Grenzgasse. (600 Meter.)

Lainzerstraße von der Hiesinger Hauptstraße durch die Speisingerstraße, Feldkellergasse bis zur Kernstraße in Hengendorf. (3200 Meter.)

Majsfengasse von der Rosenstein-, bezw. Taubergasse durch die Wilhelminenstraße bis zur Sandleitengasse. (1400 Meter.)

Nordwestbahnstraße vom Nordwestbahnhof durch die Schwedengasse bis zur Jubiläumsbrücke. (2120 Meter.)

Variante: Dresdnerstraße von der Taborstraße durch die Schwedengasse bis zur Jubiläumsbrücke.

Engerthstraße von der Kronprinz Rudolfstraße bis zum Kaiserplatz (eingleisig). (2700 Meter.)

Unbenannte Straße vom Kaiserplatz bis zur Schwedengasse Nordwestbahnunterführung (eingleisig). (650 Meter.)

Fleischmarkt von der Rothenthurmstraße bis zum Stubenring (Anschluss an die Marxergasse). (400 Meter.)

Krottenbachzeile von der Billrothstraße nach Neustift (eingleisig). (3500 Meter.)

Neustift am Walde von der Rathstraße durch die Salmansdorferstraße bis zum Bad-Hotel. (1650 Meter.)

Recapitulation.

Neue Linien	$\left\{ \begin{array}{l} \text{I. Bauabschnitt} \\ \text{II. Bauabschnitt} \\ \text{III. Bauabschnitt} \end{array} \right.$	I. Bauabschnitt	35.880 Meter
		II. Bauabschnitt	48.720 "
		III. Bauabschnitt	33.220 "
		Zusammen	117.820 Meter
Hiezu die bestehenden umzubauenden Linien			80.760 "
		Summa	198.580 Meter

Berechnung der Kosten der Stromerzeugung in den städt. Elektrizitätswerken der Gemeinde Wien.

(Genehmigt zufolge Gemeinderathsbeschlusses vom 8. November 1898.)

Die Kosten für den seitens der Gemeinde Wien zu liefernden elektrischen Strom zum Betriebe der Straßenbahnlinien werden nach Kilowattstunden berechnet und folgendermaßen festgestellt:

a) Bei der Berechnung der Selbstkosten sind nebst allen sonstigen Gesehungskosten der Stromerzeugung ein Betrag für Verzinsung und Tilgung des Anlagecapitales der städtischen Kraftwerke mit 5 vom hundert jährlich und endlich angemessene Abschreibungen der Anlagewerte in Rücksicht zu ziehen.

Diese Abschreibungen sollen jährlich betragen: 2 vom hundert des Wertes der Gebäude, 7 vom hundert des Wertes der Maschinen nebst grober Ausrüstung, 10 vom hundert des Wertes aller sonstigen Einrichtungen- und Ausrüstungsgegenstände, soweit solche nicht ohne weiteres und ohne besondere Zuschreibung der Erhaltungs- und Erneuerungskosten auf den betreffenden Conten aus den Betriebsmitteln unterhalten und erneuert werden.

b) Für den Fall, daß die Speiseleitungen durch die Gemeinde hergestellt werden, sind die Kosten derselben dem Anlagecapitale zuzuschlagen und sollen die jährlichen Abschreibungen 10 vom hundert betragen.

Wenn der Strom aus den städtischen Speiseleitungen am Ende derselben gemessen wird, sind die Kosten für die Spannungsverluste in den Speiseleitungen von der Gesellschaft zu vergüten.

c) Der Berechnung der Abschreibungen werden stets die ursprünglichen Gesehungskosten der betreffenden Anlage zugrunde gelegt. Zu den Gesehungskosten gehören insbesondere auch 5 vom hundert jährliche Zinsen des Baucapitales bis zur Inbetriebnahme, sowie die allgemeinen Verwaltungskosten oder bestimmte Vergütungen für die letzteren, wie sie durch die Gemeinde für den Bau der Anlage festgestellt werden.

Die Selbstkosten werden einheitlich für den gesammten zum Straßenbahnbetriebe aus den städtischen Kraftwerken abgegebenen elektrischen Strom festgestellt.

Bei der Berechnung sich ergebende Bruchtheile eines Hellers werden auf einen halben und wenn sie die Hälfte eines Hellers überschreiten, auf einen ganzen Heller abgerundet.

d) Die hiernach aufzustellende Berechnung des Einheitspreises für den elektrischen Strom wird der Gesellschaft alljährlich in solcher Weise mitgetheilt, wie sie dem Gemeinderathe mit dem Rechenschaftsberichte über die städtischen Kraftwerke vorgelegt wird. Die Gesellschaft ist nicht berechtigt, eine andere Art der Rechnungslegung zu fordern.

Zusatzvertrag,

welcher in Ausführung des Gemeinderathsbeschlusses vom 7. Juli 1899, zufolge Stadtrathsbeschlusses vom 26. October 1899, zwischen der Gemeinde Wien einerseits und der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien andererseits zu dem am heutigen Tage abgeschlossenen Vertrage, betreffend die Umwandlung des bestehenden Bahnnetzes der Wiener Tramway-Gesellschaft für den elektrischen Betrieb und den Bau eines Ergänzungsnetzes, das ist dem sogenannten Bau- und Betriebsvertrage, am 28. October 1899 abgeschlossen wurde.

§ 1.

Die Gemeinde Wien verpflichtet sich, wenn sie von dem vertragsmäßigen Rechte der vorzeitigen Übernahme des Betriebes der städtischen Straßenbahnen gegenüber der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien Gebrauch macht, dann, wenn die in diesem Falle an die Gesellschaft zu zahlende Ablösungsrente (§ 23 des Bau- und Betriebsvertrages) den zur Verzinsung und planmäßigen Tilgung der von der Gesellschaft für Zwecke des den Gegenstand des Bau- und Betriebsvertrages bildenden Unternehmens ausgegebenen und bis zur Übernahme des Betriebes durch die Gemeinde Wien noch nicht getilgten Obligationen alljährlich erforderlichen Betrag wenigstens um ein Achtel von hundert dieses Betrages übersteigt, an Stelle der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien und über deren hiermit ertheilte Zustimmung die fernere Verzinsung und Tilgung dieser Obligationen auf Rechnung der Ablösungsrente unter folgenden Modalitäten zu übernehmen:

1. Die Verzinsung und Tilgung der Obligationen durch die Gemeinde Wien beginnt vom 1. Juli desjenigen Jahres, in welchem die erste Ablösungsrente im Sinne des § 23 des Bau- und Betriebsvertrages fällig wird.

2. Von der Ablösungsrente wird alljährlich jener Betrag, welcher zur Rückzahlung der in dem betreffenden Jahre planmäßig zu tilgenden Obligationen und zur Einlösung der im Juli desselben Jahres und im Jänner des nächstfolgenden Jahres fälligen Coupons erforderlich ist, mehr einem Achtel von hundert dieses Betrages zur Deckung der der Gemeinde Wien auflaufenden Kosten in Abzug gebracht.

3. Der Rückzahlungs-, beziehungsweise Einlösungsbetrag derjenigen Obligationen und Coupons, welche vor dem 1. Juli des im Punkte 1 genannten Jahres fällig waren und noch nicht behoben wurden, bringt die Gemeinde Wien, insoweit die Zinsforderungen noch nicht verjährt sind, von der Ablösungssumme (§ 24 des Bau- und Betriebsvertrages) in Abzug.

4. Rückzahlungsbeträge und Zinsen, welche während der gesetzlichen Verjährungsfrist nicht behoben werden, verfallen zu Gunsten der Gemeinde Wien.

5. Die Rückzahlung der Obligationen und die Einlösung der Coupons erfolgt von dem unter Punkt 1 genannten Zeitpunkte an bei der städtischen Hauptcassa in Wien, und steht es der Gemeinde Wien zu, etwaige andere Zahlorte oder Zahlstellen zu bestimmen.

6. Für den Fall, als die Gemeinde Wien im Sinne des § 23 des Bau- und Betriebsvertrages an Stelle der jährlichen Ablösungsrente den Anfangswert derselben an die Gesellschaft vergüten will, verpflichtet sich diese, in Anwendung des ihr im Schlussabsatze des § 10 ihres Statutes eingeräumten Rechtes, die ganzen oder nach Wahl der Gemeinde Wien einen von der Gemeinde zu bestimmenden Theil der noch ungetilgten Obligationen zu kündigen, beziehungsweise zur Auslösung zu bringen.

§ 2.

Der § 26 des Bau- und Betriebsvertrages wird im Sinne des Gemeinderathsbeschlusses vom 7. Juli 1899, Z. 6275, M.-Z. 94.579/V, und des Stadtrathsbeschlusses vom 3. August 1899, Z. 7616, M.-Z. 94.579/V, einverständlich dahin ausgelegt, daß unter der daselbst erwähnten „Ablösungssumme“ überhaupt und ganz allgemein alle jene Zahlungen, welche von Seite der Gemeinde Wien bei Auflösung des zwischen ihr und der Gesellschaft bestehenden Vertragsverhältnisses an die Gesellschaft zu leisten sind, zu verstehen seien, daher sich die Gemeinde Wien mit dem in vorstehendem Sinne lautenden Obligationenformulare sammt Coupons, wie es zufolge Erlasses des k. k. Finanzministeriums ddo. 20. October 1899, Z. 48.820, genehmigt wurde, ausdrücklich einverstanden erklärt, weil, wie beide Theile anerkennen, diese Formulierung des Textes der Obligationen den getroffenen vertragsmäßigen Vereinbarungen vollkommen entspricht.

§ 3.

Auch dieser Zusatzvertrag wird nur in einer Ausfertigung errichtet, welche bei der Gemeinde verbleibt. Die Gesellschaft erhält über Verlangen und auf ihre Kosten eine notariell beglaubigte Abschrift des Vertrages.

Urkund dessen die folgenden Fertigungen:

Wien, 28. October 1899.

L. S.

Für die Gemeinde Wien:

Der Bürgermeister:

Dr. Karl Lueger m. p.

Graba m. p. Dr. Th. Wähler m. p.
Stadtrath. Stadtrath.

Bau- und Betriebs-Gesellschaft
für städtische Straßenbahnen in Wien:

R. R. Bode m. p.

Dr. H. Feistmantel m. p.

Infolge der durch die Concessionsertheilung an die Gemeinde vollständig geänderten Rechtslage wurden vier Beschwerden, welche die Gemeinde wider das k. k. Eisenbahnministerium hinsichtlich ihres Rechtes, bei Genehmigung der Fahrpläne der Wiener Tramway-Gesellschaft von den k. k. Eisenbahnbehörden gehört zu werden, beim k. k. Verwaltungsgerichtshofe erhoben hatte, zurückgezogen, nachdem das k. k. Eisenbahnministerium seine Bereitwilligkeit erklärt hatte, die Anträge der Gemeinde hinsichtlich der Genehmigung von Fahrplänen in Zukunft zu hören.

Dagegen sah sich die Gemeinde genöthigt, gegen §§ 1 und 4 der oben zum Abdrucke gebrachten Concessionskundmachung die Beschwerde an den k. k. Verwaltungsgerichtshof zu ergreifen, nachdem durch diese Bestimmungen der Concessionskundmachung die im Artikel V des Gesetzes vom 31. December 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, angeführten finanziellen Begünstigungen nur der Gemeinde als Concessionärin,

nicht aber schlechthin ohne Beschränkung für ein bestimmtes Rechtssubject gewährt wurden und der Gemeinde Wien die Verpflichtung auferlegt wurde, bei Inanspruchnahme von Grundstücken des k. k. Hofärars die Zustimmung jener Behörde oder Organe einzuholen, welche zur Ertheilung dieser Zustimmung berufen sind.

Der bezügliche Beschluss wurde in der Gemeinderathssitzung vom 19. Mai 1899 gefasst; die Entscheidung des k. k. Verwaltungsgerichtshofes ist im Berichtsjahre nicht mehr erfolgt.

Durch die Verleihung der Concession für ein elektrisches Straßenbahnnetz an die Gemeinde und durch die Übertragung des Baues und Betriebes dieses Bahnnetzes an die Bau- und Betriebs-Gesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien sind die von der Gemeinde im Jahre 1897 wegen Umwandlung der Pferdebahnlilien für den elektrischen Betrieb und wegen Ausgestaltung des Netzes derselben mit der Firma Siemens & Halske und der Actiengesellschaft „Österreichische Schuckert-Werke“ eingeleiteten Verhandlungen ihrem Ende zugeführt worden.

Durch Vollziehung dieser beiden Rechtsacte (Concessionserwerb und Vertragsabschluss) hat die Gemeindeverwaltung die Einführung des elektrischen Betriebes auf dem ganzen von der Wiener Tramway-Gesellschaft übernommenen Pferdebahnneze innerhalb drei Jahren sichergestellt und gleichzeitig den successiven Ausbau eines weitverzweigten, das ganze Gemeindegebiet nach allen Richtungen durchziehenden Straßenbahnnetzes angebahnt, welches nach seiner Vollendung die stattliche Länge von 198·580 km aufweisen wird.

Die Gemeindeverwaltung darf für sich mit Recht den Ruhm in Anspruch nehmen, durch diese That eine neue Ära des Wiener localen Verkehrswezens eingeleitet zu haben.

Durch den eine größere Fahrgeschwindigkeit ermöglichenden elektrischen Betrieb und durch die Einführung des 10 Heller-Fahrpreises, welcher nur an Sonn- und Feiertagen durch den Einheitstarif von 20 Heller ersetzt wird, ist einem Bedürfnisse abgeholfen worden, welches sich immer dringender fühlbar gemacht hatte, seitdem das Gemeindegebiet durch die mit dem Gezeze vom 19. December 1890, L.-G.-Bl. Nr. 45, verfügte Einverleihung der ehemaligen Vororte eine so bedeutende Erweiterung erfahren hatte und das frisch pulsierende Leben der Großstadt sich bis an die Höhen des Wienerwaldes zu erstrecken begann.

Indem die Entfernung zwischen dem Centrum der Stadt und ihrer Peripherie durch die Einführung des ausschließlich elektrischen Betriebes auf den Straßenbahnlilien wesentlich gekürzt und durch die Normierung des billigen Fahrpreises ein jedermann zugängliches Verkehrsmittel geschaffen wurde, hat die Gemeindeverwaltung gleichzeitig der Entwicklung der Stadt neue Wege gewiesen.

Das Jahr 1899 mit seiner grundlegenden Änderung im städtischen Verkehrsleben darf daher geradezu als Markstein in der fortschreitenden Entwicklung Wiens zur Weltstadt betrachtet werden.

b) Bau neuer Straßenbahnlilien und Umwandlung bestehender Lilien für den elektrischen Betrieb. — Sonstige Abänderungen von Gezezeanlagen.

Das Bauprogramm wurde sowohl für den Umbau der Pferdebahnlilien der Wiener Tramway-Gesellschaft, als auch für den Neubau von Straßenbahnlilien im Berichtsjahre im großen und ganzen eingehalten, insoweit nicht örtliche Hindernisse demselben im Wege standen.

Von neuen Linien wurden die Straßenbahnlinien „Thaliastraße von der Kaiserstraße bis zur Montleartstraße“, „Brückengasse“, „Gentzgasse“ und „Winkelmannstraße“ fertiggestellt.

Der in dem Bauprogramme gleichfalls vorgesehene Neubau der Linie „Margarethenplatz—Alferstraße“, der sogenannten „Lastenstraßenlinie“ und der Linie durch die Rajumofskygasse blieb im Berichtsjahre zum Theile infolge örtlicher Schwierigkeiten, zum Theile infolge von Verhandlungen, welche zwischen der Gemeinde und der Bau- und Betriebs-Gesellschaft wegen Ausgestaltung der Linie über den „Karlsplatz“ mit Unterleitung geführt wurden, unausgeführt.

Außerdem wurde die im Bauprogramme des Berichtsjahres nicht vorgesehene Verlängerung der Hiezinger Pferdebahnlinie von der bisherigen Kopfstation „Kaiser Franz Josefs-Brücke“ durch die Hiezinger Hauptstraße bis zur „Neuen Welt“ zum Anschlusse an die Dampftramway „Hiezing—Ober-St. Veit, beziehungsweise Mödling“, hergestellt und in einer Länge von 0.533 km am 4. December 1899 für den Pferdebetrieb eröffnet.

In einem Theile der Schönbrunnerstraße wurde die Zulegung des zweiten Geleises durchgeführt.

Die Eröffnung der ersten auf Grund des Bau- und Betriebsvertrages zum Theile für den elektrischen Betrieb umgewandelten, zum Theile neu erbauten Straßenbahnlinie „Keplerplatz—Simmeringerstraße—Reinprechtsdorferstraße—Gumpendorferstraße—Mariahilferlinie“ in einer Länge von 3.79 km fand am 7. October 1899 in feierlicher Weise statt.

Als nächste elektrische Linie wurde die Strecke „Invalidenstraße—Ungargasse—Fasangasse—Keplerplatz“ in einer Länge von 4.196 km am 22. December 1899 dem Betriebe übergeben.

Schließlich ist noch hervorzuheben, daß im Berichtsjahre die ursprünglich für Millencontact hergestellte, seit Anfang 1897 im elektrischen Betriebe befindliche sogenannte Transversallinie „Vorgartenstraße—Wallensteinstraße—Spitalgasse—Kaiserstraße“ vertragsmäßig für den Bügelcontact umgebaut wurde.

Aus Betriebsrücksichten wurde bei dem Betriebsbahnhofe „Vorgartenstraße“ ein Schleifengeleise in der Walcher- und Engerthstraße erbaut und die Kopfstationsanlage „Prater-Hauptallee“ durch Vermehrung der Schleifengeleise ausgestaltet.

Die Nothwendigkeit geringfügiger Abänderungen der Geleiseanlagen ergab sich insbesondere infolge des Baues der Donaucanalbahn der Stadtbahn am Franz Josefs-Quai und auf den Donaucanalbrücken.

Endlich wurde die eingleisige Strecke in der Oberen Bräuhausgasse und Am Hundsturm im V. Bezirke, welche auf der Linie „Kärnthnerstraße—Meidling—Schönbrunn“ für die Fahrtrichtung nach Meidling benützt wurde, nach Fertigstellung des Doppelgeleises in der Schönbrunnerstraße gleichzeitig mit der Eröffnung des elektrischen Betriebes auf der Linie „Keplerplatz—Mariahilferlinie“ aufgelassen und der Verkehr der Pferdebahnwagen der Strecke „Kärnthnerstraße—Meidling—Schönbrunn“ in der Richtung gegen Meidling durch die Reinprechtsdorferstraße und Schönbrunnerstraße geleitet.

c) Streckenausrüstung.

Die von der Firma Siemens & Halske vorgelegten Typen für die Rohraste und Ausleger erhielten die Zustimmung der Gemeinde und des k. k. Eisenbahnministeriums.

Die Spurweite der Straßenbahngleise wurde mit 1.440 m (in scharfen Krümmungen mit 1.445 m), zwischen den äußeren Laufkanten der Millenschienen gemessen, festgesetzt.

Als Schienenhöhe wurden 175 mm bestimmt, doch wurde die Belassung, beziehungsweise Weiterverwendung der bisherigen Schienen von 155 mm Höhe für einzelne Fälle, für welche jedoch eine besondere Bewilligung einzuholen ist, zugestanden.

d) Lieferung des elektrischen Stromes.

Nach § 15 des Bau- und Betriebsvertrages ist die Bau- und Betriebs-Gesellschaft berechtigt, den für den Betrieb der städtischen Straßenbahnlinien erforderlichen elektrischen Strom auf die Dauer von drei Jahren, gerechnet vom Tage der Eröffnung der ersten auf Grund dieses Vertrages für den elektrischen Betrieb umgewandelten, beziehungsweise neu erbauten elektrischen Straßenbahnlinie, aus einem der bestehenden Kraftwerke zu beziehen.

Die Gesellschaft hat im Sinne dieser Vertragsbestimmung einen Stromlieferungsvertrag mit der Allgemeinen Österreichischen Elektrizitätsgesellschaft geschlossen und bezieht den Betriebsstrom aus der Centrale Leopoldstadt der genannten Elektrizitätsgesellschaft.

In dem Bau- und Betriebsvertrage ist jedoch die Errichtung eines eigenen Kraftwerkes zur Abgabe elektrischen Stromes für Straßenbahnzwecke durch die Gemeinde in Aussicht genommen.

Die in dieser Richtung von der Gemeinde eingeleiteten Schritte sind nicht Gegenstand des vorliegenden Capitels, sondern gelangen unter „XXXI, C“ zur Darstellung.

e) Betriebsbahnhöfe.

Zur Aufnahme des elektrischen Betriebes wurde im Betriebsbahnhofe „Favoriten“ eine Wagenhalle mit 1000 m² Grundfläche sammt den erforderlichen Nebenanlagen hergestellt.

Der Bau der im Betriebsbahnhofe Simmering II zu errichtenden zwei großen Wagenhallen gedieh bis zur Gleiche.

Der im vorigen Jahre anlässlich der Eröffnung des elektrischen Betriebes zur Kaiser Franz Josephs-Regierungs-Zubiläumsausstellung errichtete Betriebsbahnhof „Valeriestraße“ wurde aufgelassen.

In den Betriebsbahnhöfen „Währing“ und „Hernals“ wurden neue Stallungen eingerichtet.

f) Betriebsmittel.

Zu Beginn des Berichtsjahres bestanden die Betriebsmittel der Wiener Tramway-Gesellschaft aus 722 Pferdebahn-, 127 Motor- und 75 Beiwagen.

Im Berichtsjahre wurden 100 Motorwagen neu angeschafft, von welchen 52 in Verwendung kamen.

Die bereits im Vorjahre begonnene Umwandlung von Pferdebahnwagen, von welchen 19 als betriebsunfähig außer Verwendung gesetzt werden mußten, in Beiwagen, sowie die Entfernung der Dachrize von diesen Wagen wurde auch im Berichtsjahre fortgesetzt. Außerdem wurde ein Beiwagen neu angeschafft.

Die von der Bau- und Betriebs-Gesellschaft vorgeschlagenen Wagentypen für frequentierte und minder frequentierte Linien erhielten die Genehmigung des Gemeinderathes.

Das Rauchverbot für die Beiwagen wurde aufgehoben.

Pferdeankäufe fanden im Berichtsjahre nicht mehr statt, weil es der Gesellschaft durch die fortschreitende Umwandlung von Pferdebahnliesen für den elektrischen Betrieb ermöglicht wurde, mit dem vorhandenen Pferdestande das Auslangen zu finden.

g) Haltestellen und Wartehallen.

Außer den auf den neu eröffneten Linien befindlichen Haltestellen wurden an mehreren Punkten des bestehenden Netzes neue Haltestellen errichtet, beziehungsweise Haltestellenverlegungen durchgeführt.

Besonders hervorzuheben ist in dieser Hinsicht die Errichtung von Haltestellen bei den Stadtbahnstationen „Hauptzollamt“ und „Schönbrunn“.

Beim Betriebsbahnhofe Simmering I wurde über Verlangen der Gemeinde eine Wartehalle aufgestellt.

h) Fahrpläne und Wageninstradierung.

Auf der Linie „Wipplingerstraße—Porzellangasse—Franz Josefsbahn“ wurde ein Pendelverkehr eingeführt.

Hinsichtlich der von der Wiener Tramway-Gesellschaft für das Betriebsjahr vom 16. April 1899 bis 15. April 1900 vorgelegten Fahrpläne faßte der Gemeinderath in der Sitzung vom 23. März 1899 folgenden Beschluß:

1. Der Gemeinderath genehmigt die Fahrpläne für die elektrisch betriebenen Linien „Prater-Remise—Wallgasse“ und „Prater-Hauptallee—Ring—Quai (Quai—Ring)—Prater-Hauptallee“ der Wiener Tramway-Gesellschaft für das Betriebsjahr vom 16. April 1899 bis zum 15. April 1900 vorbehaltlich der eisenbahnbehördlichen Genehmigung unter folgenden Bedingungen:

a) Im Sinne des § 28 des zwischen der Gemeinde Wien und der Wiener Tramway-Gesellschaft bestehenden Vertrages vom 7. März 1868, sowie des § 13 des zwischen der Gemeinde und der Bau- und Betriebs-Gesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien in Aussicht genommenen Vertrages wird gefordert, daß im Sommer (vom 1. Mai bis 15. October) von der Station „Prater-Hauptallee“, im Winter (vom 16. October bis 30. April) wenigstens von der Remise in der Galeriesstraße bis 12 Uhr nachts Wagen in Intervallen von 5 Minuten abgelassen werden, welche alternierend in der Richtung Quai—Ring und Ring—Quai zu verkehren haben.

b) Für die Zeit nach Erwerbung der Concession durch die Gemeinde Wien behält sich diese etwaige Änderungen an den Fahrplänen nach Maßgabe des Bau- und Betriebsvertrages vor und wird hiefür im einzelnen Falle die eisenbahnbehördliche Genehmigung einholen.

2. Der Gemeinderath genehmigt die Fahrpläne der mit Pferden betriebenen Linien der Wiener Tramway-Gesellschaft für das Betriebsjahr vom 16. April 1899 bis 15. April 1900 vorbehaltlich der eisenbahnbehördlichen Genehmigung mit folgenden Bemerkungen:

a) Die k. k. n.-ö. Statthalterei wird ersucht, mit Rücksicht auf den geringen Fassungsraum der einspännigen Wagen, auf den Beginn und Schluß der Amtsstunden in den k. k. Ämtern und der Schulstunden in vielen Unterrichtsanstalten, ferner auf den Beginn und Schluß der Vorstellungen im Josefstädter Theater und auf den Schluß der Gemeinderaths-Sitzungen anzuordnen, daß auf der Linie „Erdberg—Josefstädterstraße“ der 5 Minutenverkehr von $\frac{1}{2}$ 7, im Winter von 7 Uhr früh bis 9 Uhr vormittags, sodann von 11 Uhr vormittags bis zum Verkehrsschlusse einzuhalten ist.

b) Desgleichen wird um die behördliche Verfügung ersucht, daß der Pendelverkehr auf der Linie „Remise Simmering—Schwarzenbergplatz“ so früh zu beginnen habe, daß die ersten Wagen gegen Simmering um 6 Uhr, im Winter um $\frac{1}{2}$ 7 Uhr früh verkehren.

c) Die k. k. n.-ö. Statthalterei wird um die Anordnung ersucht, daß auf der Linie „Remise Favoriten—Magleinsdorferstraße—Kärnthnerstraße“ in den Stunden bis 9 Uhr vormittags, von 11 Uhr bis 2 Uhr mittags und von 6 Uhr bis 8 Uhr abends ein Pendelverkehr eingerichtet wird.

d) Desgleichen wird um die Verfügung ersucht, daß der Verkehr auf der Linie „Prater-Remise—Ring—Gumpendorferstraße“ während der Stunden bis 9 Uhr Vormittags und von $\frac{1}{2}$ 12 Uhr bis 2 Uhr mittags durch Reducierung der Intervalle auf 5 Minuten verdichtet werde.

e) Im Sinne des § 28 des zwischen der Gemeinde Wien und der Wiener Tramway-Gesellschaft bestehenden Vertrages wird gefordert, daß auf allen vom Ring und Quai abzweigenden Radiallinien, deren Endpunkte Remisen bilden, eventuell durch Einrichtung eines Pendelverkehrs Vorkehrung zu treffen ist, daß die letzten Wagen am Ring oder Quai frühestens um 12 Uhr nachts eintreffen und daselbst den Anschluß des letzten Wagens der elektrisch betriebenen Ring—Quai-, beziehungsweise Quai—Ring-Linie abwarten.

Ferner wird gefordert, daß in der Zeit vom 15. Juli bis 15. October an den Endstationen in Sommerfrischen (Penzing, Dornbach, Währing, Döbling) die letzten Wagen nicht vor 12 Uhr nachts abgehen und wenigstens bis zum Ring verkehren.

f) Insoweit während der Geltungsdauer der vorgelegten Fahrpläne die Umwandlung der Pferdebahnlinien zum elektrischen Betriebe und die Herstellung neuer Linien fortschreitet, wird die Gemeinde Wien die Fahrpläne für den elektrischen Betrieb mit der Bau- und Betriebs-Gesellschaft auf Grund der Vertragsbestimmungen vereinbaren und dafür die eisenbahnbehördliche Genehmigung einholen.

Hinsichtlich der in dem vorstehenden Gemeinderathsbeschlusse unter 2, a, b, d, e (1. Absatz), gestellten Forderungen erklärte sich die Gesellschaft freiwillig bereit, den Wünschen der Gemeinde Rechnung zu tragen.

Hinsichtlich der unter 1 a gestellten Forderung wurde dieselbe vom k. k. Eisenbahnministerium aufgefordert, dem Begehren der Gemeinde nach Thunlichkeit nachzukommen.

Hinsichtlich der unter 2 c und e (2. Absatz) gestellten Forderungen erzielte die Gemeinde dagegen auch im Wege der Gesuchstellung an die k. k. Staatsbehörden keinen Erfolg.

Anlässlich der Eröffnung des elektrischen Betriebes auf der Strecke „Keplerplatz—Mariahilferlinie“ wurde bezüglich der Betriebsführung auf dieser Strecke mit dem Gemeinderathsbeschlusse vom 6. October 1899 Folgendes festgesetzt:

1. Die Gemeinde Wien nimmt zustimmend zur Kenntnis, daß die städtische Straßenbahnlinie Keplerplatz—Wallgasse und deren Fortsetzung bis zur Mariahilferlinie einstweilen, d. i. bis zur Liquidation der Wiener Tramway-Gesellschaft, von dieser Gesellschaft namens der Bau- und Betriebs-Gesellschaft für städtische Straßenbahnen betrieben wird, wobei jedoch die Bestimmungen des mit der letztgenannten Gesellschaft stipulierten Bau- und Betriebsvertrages Anwendung zu finden haben.

2. Gemäß § 13 dieses Vertrages werden die von der Wiener Tramway-Gesellschaft vorgelegten Fahrpläne für die Linie Keplerplatz—Mariahilferlinie mit Geltung vom Betriebsbeginne der erstgenannten Linie bis zum 15. October 1899, beziehungsweise vom 16. October 1899 bis 31. December 1899 mit der Abänderung genehmigt, daß die letzten Wagen bis zum 15. October 1899 von der Prater-Remise bis zur Mariahilferlinie und von der Mariahilferlinie bis zur Remise Favoriten um 12 Uhr nachts, in der Zeit vom 16. October 1899 bis 31. December 1899 um 11 Uhr 30 Minuten nachts abzugehen haben.

3. Für die Zeit vom 1. Jänner bis 15. April 1900 ist ein neuer Fahrplan-Entwurf bis 15. November 1899 der Gemeinde Wien vorzulegen, welcher in Betreff des Betriebsbeginnes, des Betriebschlusses und der Verkehrsbedichte den Bestimmungen des § 13 des Bau- und Betriebsvertrages vollauf Rechnung trägt und überdies die Benützung von 10 Keller-Karten gemäß §§ 14 und 35 desselben Vertrages auf der ganzen Linie Prater-Remise bis zur Remise Favoriten ermöglicht.

4. Die von der Wiener Tramway-Gesellschaft vorgeschlagene Fahrpreis-Zoneneinteilung für die ganze Linie Prater-Remise bis Remise Favoriten und die hiezu gegebene protokollarische Erklärung der Bau- und Betriebs-Gesellschaft für städtische Straßenbahnen vom 2. October 1899, wonach bei Trennung des Betriebes dieser Linie bei der Mariahilferlinie das Umsteigen vom nördlichen auf den südlichen Theil dieser Bahnlinie und umgekehrt auch bei Benützung der 7 Kreuzer-Zonenkarte gestattet wird, wird für die Zeit vom Betriebsbeginne der neuen Straßenbahnlinie bis zum 31. December 1899 zustimmend zur Kenntnis genommen, während vom 1. Jänner 1900 an gemäß § 35 des Bau- und Betriebsvertrages der neue Fahrpreistarif nach § 14 desselben Vertrages in Wirksamkeit zu treten haben wird.

i) Fahrpreise.

Die Gemeinde erteilte ihre Zustimmung, daß auf den Strecken „Mariahilferlinie—Rudolfsheim—Winkelmanntstraße—Meidling—Hundsthurmerlinie“ und umgekehrt, sowie „Penzing—Hietzing—Winkelmanntstraße—Meidling—Hundsthurmerlinie“ und um-

gekehrt ein Fahrpreis von 7 kr. eingehoben wird, wenn das Umsteigerecht an den entsprechenden Punkten der obigen Relationen zugestanden wird.

Die von der Bau- und Betriebs-Gesellschaft für die Linie „Praterrenise—Spitalgasse—Kaiserstraße—Reinprechtsdorferstraße—Keplerplatz“ vorgeschlagene Zoneneinteilung, bei welcher trotz der Betriebstheilung bei der ehemaligen Mariahilferlinie das Umsteigen von der nördlichen auf die südliche Gürtelstrecke und umgekehrt auch bei Benützung der 7 Kreuzer Zonenkarten gestattet wurde, erhielt zufolge des vorstehenden, unter h) abgedruckten Gemeinderathsbeschlusses vom 6. October 1899 bis zum 31. December 1899, d. i. bis zum Insklebetreten des neuen Fahrpreistarifes, die Zustimmung der Gemeinde.

k) Betriebsdaten.

Am Schlusse des Berichtsjahres betragen die:

gesamnte Streckenlänge	183.366 km
„ Verkehrsgeleislänge	83.878 km
davon im elektrischen Betriebe	28.944 km
Zahl der 2 spännigen Personenwagen	602
„ „ 1 „ „	101
„ „ Motorwagen (im Betriebe)	179
„ „ Beiwagen	76
„ „ Personenwagen im ganzen	958
„ „ verausgabten Fahrkarten	72,924.018
„ „ zurückgelegten Wagen-Kilometer	22,784.375
Betriebeinnahmen	6,468.355 fl.
Betriebsausgaben	5,679.012 fl.

Außer den oben ausgewiesenen Wagen standen am Ende des Jahres 1899: 6 Pferdebeförderungswagen, 64 Schwerfuhrwerke, 10 Wirtschaftswagen, 20 Wasserwagen, 71 Schneepflüge, 27 Salztreuwagen und 1 Futterbeförderungswagen in Verwendung.

2. Neue Wiener Tramway-Gesellschaft.

a) Änderungen der Geleiseanlagen.

Mit Zustimmung der Gemeinde wurde ausgeführt: die Verlegung der Doppelgeleise auf der Wienflusseinschwölbung im Zuge der Kettenbrückengasse; die Einbauung eines Weichengeleises vor den Häusern 10 und 12 der Allmannstraße im XIV. Bezirke; die Umlegung der Geleise am Lerchenfeldberggürtel zwischen der Menzel- und Gaullachergasse; endlich die Einbauung eines Stockgeleises beim Kaiser-Jubiläumstheater.

b) Haltestellen.

Die an der Ecke der Hasnerstraße und des Lerchenfeldberggürtels befindliche Haltestelle wurde zur Ecke der Koppstraße verlegt.

c) Fahrpläne.

Auf der Strecke „Mariahilferlinie—Ottakring“ wurde für die Zeit vom Betriebsbeginne bis 8 Uhr 33 Minuten vormittags statt des fahrplanmäßigen Acht-Minutenverkehrs von der Gesellschaft freiwillig der Sechsz-Minutenverkehr eingeführt.

Anlässlich der Genehmigung des Sommerfahrplanes sprach der Gemeinderath mit dem Beschlusse vom 21. April 1899 folgende Wünsche aus:

Die Abfahrt der letzten Wagen hat von den äußeren Endstationen um 11 Uhr nachts zu erfolgen.

Auf der Strecke „Westbahnlinie—Hütteldorf“ ist vom Betriebsbeginne bis 9 Uhr 30 Minuten abends ein Verkehr mit Intervallen von 10 Minuten und von 9 Uhr 30 Minuten abends bis zum Betriebschlusse nach Breitensee mit Intervallen von 10 Minuten und nach Hütteldorf mit Intervallen von 20 Minuten aufrecht zu erhalten.

Zur Erfüllung des ersteren Wunsches erklärte sich die Gesellschaft bereit; bezüglich des zweiten Wunsches konnte die Gemeinde in Folge der ungünstigen finanziellen Lage der Gesellschaft auch beim k. k. Eisenbahnministerium keinen Erfolg erzielen.

Dem Winterfahrplane von 1899 auf 1900 stimmte der Gemeinderath in der Sitzung vom 6. October 1899 vorbehaltlos zu.

Die von der Gesellschaft wegen Anwandlung ihrer Linien für den elektrischen Betrieb mit der Gemeinde angebahnten Verhandlungen führten im Berichtsjahre zu keinem Abschlusse.

d) Betriebsdaten.

Am Schlusse des Berichtsjahres betragen:

die Betriebsstreckenlänge (einschließlich der mit Dampf betriebenen Linien)	30.640 km
„ Verkehrsgeleislänge der offenen Strecke	57.538 km
„ Zahl der Personenwagen	207
„ „ „ Locomotiven	29
„ „ „ Pferde	584
„ „ „ verausgabten Fahrkarten	12.098.983
„ „ „ zurückgelegten Wagen-Kilometer	3.602.762
„ Betriebseinnahmen	875.605 fl.
„ Betriebsausgaben	761.255 fl.

Außer den oben angeführten Wagen besaß die Gesellschaft am Schlusse des Berichtsjahres: 6 Salzstreuwagen, 1 Bordlowry, 2 Aufspritzwagen, 2 Schneeräumer für Locomotiven, 18 Schneepflüge und 18 diverse Wagen.

3. Elektrische Bahn „Braterstern—Kagran“.

Die im Vorjahre anlässlich des Kaiser-Jubiläums-Festschießens bis zur Militärschießstätte fertiggestellte Bahnstrecke wurde bis Kagran ausgebaut und eine Abzweigung nach Kaisermühlen hergestellt.

An kleineren Zubauten wurden beim Betriebsbahnhofe Kagran und am Schüttau-Platze in Kaisermühlen Betriebsausweichen eingebaut.

Die provisorische Ausweiche „Holzerbad“ wurde in eine definitive umgewandelt.

Der Fahrplan wurde unter der Bedingung, daß der Verkehr bis 11 Uhr nachts aufrecht erhalten werde, genehmigt, dagegen die Einführung des 10 Kreuzer-Tarifses für die Sonn- und Feiertage von der Gemeinde abgelehnt.

4. Projektirte elektrische Kleinbahnen.

a) Probestrecke des Dr. Sillischer.

Im Berichtsjahre erhielt Dr. Hermann Theodor Sillischer mit Zustimmung der Gemeinde vom k. k. Eisenbahnministerium die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine nach seinem patentirten Knopfcontactsysteme zu erbauende schmalspurige Probekahn zwischen dem Rathhause und Börseplaz.

Gleichzeitig trat Dr. Sillischer wegen Abschließung eines Straßenbenützungsvertrages mit der Gemeinde in Unterhandlung, welche jedoch im Berichtsjahre nicht mehr zum Abschlusse gelangte.

b) Elektrische Kleinbahn innerhalb des Gutsbesitzes Cobenzl.

Am 20. März 1899 fand über ein Project des Josef Saliger, betreffend die Erbauung einer elektrischen Kleinbahn innerhalb des Gutsbesitzes Cobenzl von der Cobenzlgasse im XIX. Bezirke bis zum Meierhofe am Cobenzl die Tracenrevision, Stationscommission, politische Begehung und Enteignungsverhandlung statt.

Der Gemeinderath faßte in seiner Sitzung vom 17. März 1899 diesbezüglich folgende Beschlüsse:

1. Die Vertreter der Gemeinde Wien zu ermächtigen, bei der eisenbahnbehördlichen Amtshandlung am 20. März 1899 über das Project des Josef Saliger für eine elektrische Kleinbahn innerhalb des Gutsbesitzes Cobenzl nachstehende Erklärung abzugeben:

Die Gemeinde Wien stimmt dem vorgelegten Projecte nur unter der Bedingung zu, daß wegen Benützung des im Falle einer Parcellierung des Gutsgebietes Cobenzl zu Straßen entfallenden Grundes ein Vertrag zwischen der Gemeinde Wien und der Bahnunternehmung zustande kommt.

2. Der Grundeigentümerin des Gutes Cobenzl noch vor der eisenbahnbehördlichen Amtshandlung mitzutheilen:

- a) daß, wenn der Bahnunternehmung die Ausführung ihres Projectes ohne Rücksicht auf den zwischen dieser und der Gemeinde Wien zu schließenden Vertrag gestattet würde, die Parcellierung des Gutes Cobenzl nicht bewilligt wird;
- b) daß die Grundeigentümerin die im Gemeinderathsbeschlusse vom 15. Juli 1898, Z. 9109 ex 1897, geforderte Straßenverbreiterung auf 12·00 m bezüglich der für die Bahnanlage benützten Straße an jener Seite ausführen müßte, von welcher die Achse des durchgehenden Geleises weiter absteht.

Mit dem Erlasse des k. k. Eisenbahnministeriums vom 31. Mai 1899, Z. 52.501, wurde auf Grund des Ergebnisses der Amtshandlung der Bauconsens für dieses Project erteilt, jedoch gleichzeitig die Verfügung getroffen, daß dieser Bauconsens erst mit der Ertheilung der Concession für die in Rede stehende Kleinbahn und unter der weiteren Voraussetzung in Kraft tritt, daß bis zum thatsächlichen Baubeginne die localen Verhältnisse im Cobenzlgebiete keine das Bahnproject beeinflussende Änderung erfahren haben.

Mit demselben Erlasse wurde dem Projectanten bedeutet, daß die Concessionserteilung für diese Kleinbahn erst zu jenem Zeitpunkte in Aussicht genommen werden könne, bis die gleichzeitige Ausführung des Verbindungsgliedes von einem Punkt des Wiener Straßenbahnnetzes bis zur Grenze des Cobenzlgebietes vollständig festgestellt ist.

Weitere Verhandlungen wurden im Berichtsjahre vom Projectanten mit der Gemeinde nicht geführt.

d) Brücken.

Bau von Brücken.

1. Umbau der Franzensbrücke. — Die Aufstellung der restlichen sechs Tragwände der Eisenconstruction erfolgte in den Monaten Jänner und Februar; im Monate März wurde die Montierung der Hauptgasrohre und der Querverconstruction vorgenommen.

Mit Stadtrathsbeschlusse vom 3. Februar 1899 wurde die Ausführung eines reicher ausgestatteten, mit gußeisernen Rosetten versehenen Geländers genehmigt.

Ferner wurden mit Stadtrathsbeschlusse vom 29. März die Ausführung von 13 cm hohem Holzstöckelpflaster auf 10 cm starker Betonunterlage statt des ursprünglich

vorgeesehenen 13 cm hohen Granitpflasters auf 5 cm starker Sandunterlage und 5 cm starker Betonunterlage, dann die Ausführung von Asphalt-Folierplatten statt eines Asphaltausgusses genehmigt.

Weiters wurden mit Stadtrathsbeschluss vom 23. März die mit 2670 fl. veranschlagten Bildhauer-Arbeiten dem Bildhauer Josef Wenzel gegen einen $12\frac{3}{4}$ percentigen Nachlass übertragen.

Der Stadtrath hat weiters mit Beschluss vom 7. Juni angeordnet, dass die Verzierungen an den Brückenköpfen in echter Bronze durch die Kunstgießerei Krupp namens der Wittkowitz Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft, die Kronenbänder in Konopitscher Granit auszuführen seien.

Mit Stadtrathsbeschluss vom 15. Juni wurde das Detailproject für die Pflasterung der Unterfahrten mit dem Gesamtkostenerfordernis von 4587 fl. 78 kr. genehmigt und sind die diesbezüglichen Arbeiten von den ständigen Contrahenten der Gemeinde Wien ausgeführt worden.

Ferners wurde mit Gemeinderathsbeschluss vom 14. Juli die Aufstellung von steinernen decorativen Candelabern mit schmiedeeisernen Armen und decorativen Laternen für Gasbeleuchtung nach dem vorgelegten Detailprojecte genehmigt, hiefür einen Zuschusscredit von 10.800 fl. bewilligt und die Offerte der Firma E. Gärtner, Brüder Schlimp und Kastel & Wenzke genehmigt.

In den Monaten April bis August wurden die restlichen Mauerungsarbeiten, Bildhauerarbeiten, Holzstöckel und Granitpflasterungen hergestellt; die Geländer- und Laternencandelaber gelangten zur Aufstellung. Die Probebelastung der Brücke fand am 31. Juli, 1. und 2. August statt und lieferte ein befriedigendes Ergebnis.

Am 4. September fand die feierliche Eröffnung der Brücke durch den Bürgermeister in Anwesenheit des Gemeinderathes und vieler geladener Gäste statt.

Die Vollendung aller restlichen Arbeiten erfolgte am 16. September 1900.

Die Gesamtkosten der Brücke ausschließlich der Kosten für die Herstellung der beiderseitigen Zufahrtsstraßen, die sich auf 34.171 fl. 9 kr. belaufen, betragen laut Schlussrechnung 494.792 fl. 21 kr.

2. Neubau der Brücke über den Hauptzollamtsbahnhof im Zuge der Marxergasse. — Die Widerlager dieser Brücke wurden im Frühjahr des Berichtsjahres vollendet. Hierauf wurde sofort mit der Montierung der Eisenconstruction und daran anschließend mit der Ausführung der Monierconstruction begonnen. Diese Arbeiten wurden dem bezüglichen Übereinkommen gemäß durch die k. k. Bauleitung der Stadtbahn auf Rechnung der Gemeinde ausgeführt. Die restlichen Arbeiten (Pflasterung der Fahrbahn mit 13 cm hohen Granitwürfeln und Pflasterung der Trottoirs mit Asphalt) wurden zufolge Stadtrathsbeschlusses vom 28. September von der Gemeinde selbst zur Durchführung übernommen. Die Granitpflasterungsarbeiten wurden mit dem Stadtrathsbeschlusse vom 6. December an Julius Stribel, die Herstellung der Asphalt-Trottoirs der Oesterreichischen Asphalt-Actiengesellschaft übertragen.

Mit dem Beschlusse vom 28. September wurde auch das Offert der Firma Kammerer & Filzammer für decorative Eisenverzierungen und das Offert der Firma G. A. Wapß & Co. für die Herstellung der Asphaltabdeckung genehmigt.

Im nächsten Frühjahr, nach Vollendung der Anschlusspflasterungen, wird die Brücke dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Die Gesamtkosten der Brücke betragen 199.917 fl. 12 kr.

3. Bau des Gehsteiges über die Vorortelinie im Zuge der Obkirchergasse im XIX. Bezirke. — Im Monate März wurde mit der Fundierung begonnen; vom April ab erfolgte die Montierung der Eisenconstruction. In den folgenden Monaten wurden verschiedene Nebenarbeiten, insbesondere auch die Herstellung der Zugangswege ausgeführt.

Die Gesamtkosten der Brücke (einschließlich der Wegherstellungen) betragen 4301 fl.

4. Gehsteg über den Westbahnhof im Zuge der Holoher- und Ruftengasse im XIV. Bezirke. — Am 30. Mai wurde die Offertverhandlung behufs Erlangung geeigneter Detailprojecte und Anbote für die Ausführung des Steges abgehalten.

Das von der Firma A. Biro hiefür eingereichte Detailproject wurde am 6. September 1899 einer commissionellen Besprechung mit den Vertretern der k. k. Staatsbahn-Direction unterzogen, bei der der Gemeinde Wien gewisse Erleichterungen in der Ausführung (Weglassung der Bedingung der Verschiebbarkeit eines Mittelpfeilers, dann der oberen Wellblechabdeckung, der durchgehenden Verglasung etc.) zugestanden wurden.

Auf Grund dessen sah sich der Gemeinderath mit Beschluß vom 21. December veranlaßt, das von der Firma A. Biro vorgelegte ursprüngliche Detailproject abzulehnen und dieselbe mit der Ausarbeitung eines neuen Projectes zu beauftragen, wobei als Gesamtkostensumme der Betrag von 138.994 fl. 6 kr. festgesetzt wurde.

Hievon entfallen auf die Erd- und Maurerarbeiten, deren Ausführung auf Kosten der Gemeinde Wien sich die k. k. Staatseisenbahn-Direction Wien vorbehielt, ein Höchstbetrag von 16.011 fl. 97 kr.

Zugleich wurden für den Fall, als das neue Detailproject den gestellten Bedingungen entspricht, und die Gemeinde den eisenbahnbehördlichen Bauconsens erhält, die sämtlichen zur gänzlichen Herstellung der Brücke erforderlichen Lieferungen und Arbeiten (mit der vorerwähnten Ausnahme der Erd- und Maurerarbeiten) der Firma Anton Biro auf Grund ihres Offertes vom 2. December 1899 übertragen.

5. Neubau der Ferdinands-Brücke. — Diese Frage ist im Berichtsjahre nicht zur Erledigung gekommen.

Mit dem Gemeinderathsbeschlusse vom 10. Februar wurde die Art der neu zu erbauenden Brücke bestimmt und eine Brückenbreite von 25 m in Aussicht genommen.

Erhaltung der Brücken.

Donaucanalbrücken.

1. Auf der Kaiser Franz Josephs-Regierungs-Zubiläumsbrücke wurde das Holzstöckelpflaster mit einem Gesamterfordernisse von 1435 fl. 12 kr. reconstruirt.

2. Für die Stefanie-Brücke wurde mit Gemeinderathsbeschlusse vom 1. September die Auswechslung der losen Nieten, die Ausbesserung der Bildhauerarbeiten und die Erneuerung des Anstriches der Tragconstruction mit dem Gesamterfordernisse von 5293 fl. 96 kr. genehmigt. Die Vergebung erfolgte mit den Stadtrathsbeschlüssen vom 8., 9. November und 1. December. Die ersterwähnten Arbeiten kamen im Berichtsjahre zur Ausführung, dagegen mußten die Anstreicherarbeiten wegen der vorgeschrittenen Jahreszeit auf das nächste Jahr verschoben werden.

3. An der Aspernbrücke wurden verschiedene Reconstructionsarbeiten (insbesonders Nietenauswechslung) mit dem Kostenerfordernisse von 387 fl. 37 kr. durchgeführt.

4. Für die Rothbrücke nächst der Franzensbrücke waren im Jahre 1899 keine umfassenden Reconstructionsarbeiten erforderlich; die Kosten der currenten Erhaltungsarbeiten stellten sich auf 946 fl. 71 kr.

Mit der Abtragung der Holzconstruktion der Rothbrücke (sammt Ausbaggerung des Grundsteinwurfes) mit dem Kostenerfordernisse von 1031 fl. wurde im October begonnen; im December war die Abtragung bis auf die Entfernung des Steinwurfes vollendet.

5. An der Kaiser Josefs-Brücke wurde das Holzstöckelpflaster erneuert, die hölzerne Fahrbahnconstruktion einschließlich der eisernen Quer- und secundären Längsträger, dann der Belag des flussabwärtigen Gehweges reconstruiert. Die Kosten hiefür betragen 9596 fl. 37 kr.

Wienflusbrücken.

Im Berichtsjahre wurden an den Wienflusbrücken im allgemeinen nur currente Erhaltungsarbeiten geringeren Umfanges vorgenommen.

Über die infolge der Wienflusregulierung nothwendig gewordenen Änderungen in der Lage und Construktion einzelner Brücken wird in dem Abschnitte „Wienflusregulierung“ Bericht erstattet.

Sonstige Brücken.

Auf der Schmelzbrücke wurde der Fußwegbelag des stadtheitigen Fußweges und das Wellblech unter der Fahrbahn mit dem Gesamtkostenbetrage von 1668 fl. 58 kr. reconstruiert.

Mit Stadtrathsbeschluss vom 17. October wurde die Reconstruktion des Fußweges der Nordbahnbrücke über den Donaustrom mit dem Erfordernisse von 4655 fl. 18 kr. genehmigt, die Ausführung jedoch auf das Jahr 1900 verschoben.

Zur Vorberathung der Frage der Errichtung einer dritten Brücke über den Donaustrom behufs Herstellung einer Verbindung der östlichen Bezirke mit dem Marchfelde wurde ein stadträthliches Comité gewählt.

e) Wasserstraßen.

1. Donauregulierung.

Über die Donauregulierungsarbeiten, an denen die Gemeinde Wien in der ganzen in Niederösterreich gelegenen Strecke theilhaftig ist, wird Folgendes bemerkt.

Am 11. und 13. Februar des Berichtsjahres fand die Expertise für die Ausführung der Arbeiten für den Freudenauer Winterhafen statt, bei der die Vertreter der Gemeinde in Ausführung des Stadtrathsbeschlusses vom 8. Februar 1899 behufs Information des Gemeinderathes die Ausfolgung eines Projectspares verlangten.

Gelegentlich der Überendung des Projectes wurde seitens der Donauregulierung um die Bekanntgabe der Bedingungen ersucht, die von der Gemeinde bezüglich der Herstellung der Zufahrtsstraße, der Beleuchtung derselben und der Abgabe von Hochquellenwasser für die Winterhafenanlage gestellt werden, und angefragt, ob die allfällige Inanspruchnahme von Flächen für die Herstellung eines städtischen Umschlag-, beziehungsweise Lagerplatzes beabsichtigt werde. Die Beschlussfassung seitens des Gemeinderathes über diese Angelegenheit ist im Berichtsjahre nicht erfolgt.

Bezüglich der ausgeführten Bauten ist Nachfolgendes zu bemerken.

Im Baujahre 1899 wurden in der niederösterreichischen Donaustrecke von der Isperrmündung bis an die Landesgrenze gegen Ungarn bei Theben 37 Neubauten und

20 Erhaltungsbauten ausgeführt, wovon durch die Unternehmung Heinrich Freund & Söhne in der Strecke von der Ispermündung (km 136·5) bis zum Thalgraben bei Dürnstein (km 80·186) 14 Neubauten und 4 Erhaltungsbauten, durch die Unternehmung Redlich & Berger, Karl und Emil Holliger 22 Neubauten und 16 Erhaltungsbauten, sowie durch die allgemeine österreichische Baugesellschaft 1 Neubau (Freudenauer Winterhafen) ausgeführt wurden. Weiter wurden durch den Unternehmer Zoller Bruch- und Schlägelschotter für den Hubertusdamm, und von dem Maschinenfabrikanten Kroi Bojen für die Niedrigwasserregulierung geliefert.

Durch den Zimmermeister Rudolf Grimm wurde ein Durchlaß in der Trauschütten-Traverse und durch Zimmermeister Karl Zohler eine Grabenbrücke im Neubruche bei Wigelsdorf ausgeführt.

Außer diesen Arbeiten wurden noch kleinere Arbeiten in eigener Regie durchgeführt.

An Neubauten wurden ausgeführt:

1. Reconstruction von Uferbauten in der Strecke Isper—Böchlarn.
2. Landungsplateau in Säusenstein (Uferbau zwischen Säusenstein und Wallenbach, Object IV, rechtes Ufer).
3. Grundwurf bei Klein-Böchlarn (Fortsetzung des Hüfischlags- und Regulierungsbauens bis Urfahr, Object III, linkes Ufer).
4. Rechtsseitiges Leitwerk im Melfer Arm (Regulierungsbauten bei Melf, Object VI, rechtes Ufer).
5. Regulierung der Melfer Lände (Regulierungsbauten, Object VI, rechtes Ufer).
6. Linksseitiger Grundwurf im Melfer Arm (Regulierungsbauten, Object VI, rechtes Ufer).
7. Steintraverse in Emmersdorf (Object IV, linkes Ufer).
8. Hüfischlags- und Regulierungsbau bei Emmersdorf und Steintraverse bei Schall-Emmersdorf (Object IV, linkes Ufer).
9. Leitwerke und Traverse bei Grimling (Hüfischlagsbau unterhalb Grimling, Object V, linkes Ufer).
10. Regulierungsbau zwischen Spiz und St. Michael (Object VI, linkes Ufer).
11. Ausstreifplatz in Foching (Fortsetzung des Anländeplatzes bei Wösendorf, Regulierungsbau oberhalb Weissenkirchen, Object VII und VIII, linkes Ufer).
12. Traverse im Rührsdorfer Arm.
13. Ausbau des Rührsdorfer Leitwerkes bis an die Mitterau.
14. Uferbau bei Dürnstein (Kämpenerhöhung).
15. Uferbau bei Dürnstein (unterhalb des Thalgrabens, Object I, linkes Ufer).
16. Grundwurf für das Leitwerk Renning-Goldwascherhausen (Object II, linkes Ufer).
17. Ausbau des Leitwerkes bei Tulln (Object XXXII, rechtes Ufer).
18. Verlängerung des Wipfingerhausen-Leitwerkes (Object XXVII, linkes Ufer).
19. Reconstruction des Mühlen- und Hubertusdammes.

Die bereits im Herbst begonnene und der Bauunternehmung Brüder Redlich & Berger übertragene Reconstruction des linken Mühlen- und Hubertusdammes wurde im Jahre 1899 fortgesetzt und beendet. Hierbei ergab sich, daß anlässlich der Abgrabungen der in das Inundationsgebiet hineinreichenden Ausäutungen dieses Dammes das hierbei gewonnene Steinmaterial sowohl in Bezug auf Größe, als Beschaffenheit geeignet war, zu den projectsmäßigen Pflasterungen verwendet zu werden, woraus sich ein ganz bedeutendes Ersparnis an Baukosten ergibt.

20. Hafendamm in der Kuchelau.

Der bereits im Vorjahre aus der Baggerung bei Nußdorf theilweise zur Anschüttung gelangte Hochwasserschuttdamm längs des Kuchelauer Leitwerkes wurde im Berichtsjahre auf die volle projectsmäßige Höhe von 6.32 m über Null angeschüttet und abgepflastert.

21. Baggerung der Schotterbank am Ende des Kuchelauer Leitwerkes.

Die infolge der Überbreite des Stromes am Ende des Kuchelauer Leitwerkes abgelagerten Geschiebemassen hinderten das Zufahren und Anlegen der Schiffe an der Kahlenberger Lände.

Mit Rücksicht auf die Nothwendigkeit einer Abhilfe hat die Donauregulierungs-Commission die Schotterbank durch eine Baggerung auf eine Tiefe von 3 m unter Null entfernt und das hiebei gewonnene Material zur Anschüttung im Kuchelauer Hafen verwendet.

22. Niedrigwasserregulierung der Donau nächst Nußdorf.

Die im Herbst 1898 begonnene Niedrigwasserregulierung nächst Nußdorf wurde im Frühjahr fortgesetzt und wurden die gesammten vorgeesehenen Bühnen sammt anschließendem Leitwerke zur Ausführung gebracht. Gleichzeitig mit diesen Steinbauten wurde die im Vorjahre am rechten Ufer hergestellte Cunette am unteren Ende vertieft und erweitert, so daß es gelang, ein beständiges Rinne am rechten Ufer herzustellen.

Grundschnellen wurden bisher noch nicht zur Ausführung gebracht, da die Ausbildung der Niedrigwasserrinne langsam und stetig vor sich geht und bis zum Schlusse des Berichtsjahres nirgends schädliche Austiefungen constatirt werden konnten. Der Hauptzweck dieser Verlegung des Stromstriches auf das rechte Ufer ist erreicht und wirkte weder das außergewöhnliche Hochwasser vom September 1899, noch der Eisstoß vom December 1899 auf die ausgeführten Bauten in nennenswerter Weise schädlich ein.

23. Niedrigwasserregulierung der Donau von der Nordwestbahnbrücke bis km 2 unterhalb der Kronprinz Rudolfsbrücke.

Die Ausführung dieser 5½ km langen Regulierungsbauten wurde durch die Unternehmung Brüder Redlich & Berger im Mai 1899 in Angriff genommen und konnte bis 10. December desselben Jahres fortgesetzt werden. Hiebei gelangten von 18 projectierten Bühnen sammt anschließenden Leitwerken 9 vollständig und 2 theilweise zur Ausführung und wird bemerkt, daß der Stromstrich mit Ende des Berichtsjahres vollständig auf das rechte Ufer verlegt wurde.

24. Niedrigwasserregulierung oberhalb der Stadlauerbrücke.

Die im Herbst 1898 begonnene Niedrigwasserregulierung oberhalb der Stadlauerbrücke wurde im Jahre 1899 fortgesetzt und gelangten die gesammten vorgeesehenen Bühnen sammt anschließenden Leitwerken zur Ausführung. Gleichzeitig mit diesen Steinbauten wurde die im Vorjahre längs des Landungsplatzes der Süddeutschen Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft hergestellte Cunette vollendet. Außerdem wurden noch weitere kleinere Anlandungen im Niedrigwassergebinne durch Nachbaggerungen entfernt. Der Stromstrich liegt nunmehr in dieser Strecke projectsgemäß am rechten Ufer.

25. Niedrigwasserregulierung von der Stadlauerbrücke bis unterhalb der Donau-canalauströmung.

Auch diese Regulierungsbauten wurden durch die Bauunternehmung Brüder Redlich & Berger im Mai 1899 in Angriff genommen und konnte bis 10. December gearbeitet werden. Hiebei gelangten von 21 projectierten Bühnen sammt anschließenden Leitwerken 4 vollständig und 10 theilweise zur Ausführung. Auch hier war der Stromstrich mit Ende des Berichtsjahres vollständig an das rechte Ufer gelegt.

26. Cunettenbaggerung unterhalb der Stadlauerbrücke.

In Verbindung mit der unterhalb der Stadlauerbrücke in Ausführung stehenden Niedrigwasserregulierung war die Anlage einer 60 m breiten und 4 m unter Null gelegenen Cunette vorgesehen. Da die Inangriffnahme dieser Arbeiten infolge von Verhandlungen bis in das späte Frühjahr verlegt wurde, mußte, um die Gewähr für die rechtzeitige Vollendung der Cunette im selben Baujahre zu erlangen, die Baggerung in einem Theile dieser Cunette vorläufig nur auf 45 m Breite erfolgen und wurde die Tiefe der Cunette im oberen Theile auf 3·7 m unter Null beschränkt.

27. Anlage des Winterhafens in der Freudenau.

Über das Project für die Anlage eines Winterhafens in der Freudenau fand im Februar 1899 eine Expertise statt, bei welcher sich sämtliche Interessenten für die Anlage aussprachen. Im Wege einer öffentlichen Concursauschreibung wurde die Ausführung des Hafens, die bis Ende 1901 beendet sein soll, der allgemeinen österreichischen Baugesellschaft mit dem Betrage von 1,512.000 fl. übertragen.

Von der ersten zur Verfügung gestellten Rate von 264.000 fl. wurde ein Betrag von 59.759 fl. 98 kr. ins Verdienen gebracht und hiebei 122.720 m³ Schotter gebaggert. Schon im December 1899 diente der ausgebauthe Theil über 40 Schiffen als Winterstand.

28. Ausbau des Hufschlagdammes und Fortsetzung des Cunettenbaues an der Fischamender-Anschütt.

29. Vollendung und Reconstruction der Regulierungswerke nächst Maria-Elend und Croatisch-Haslau.

30. Cunettenbau am Mitterhaufen.

31. Ausbau des Leitwerkes bei Wildungsmauer.

32. Leitwerk- und Cunettenbau am Herrgottshausen.

33. Herstellung einer landseitigen Berme von der Wurzel des Schönauer Rückstaudammes bei km 20·36 bis km 23·5.

34. Beendigung des Marchfeld-Schutzdammes. Infolge des Hochwassers vom September 1899 konnte nur eine kurze Strecke (vom alten Dammente bis km 36·5) zum Ausbaue gelangen.

35. Verbauung des Binnggrabens durch eine Steintraverse.

36. Steintraverse im Großau-Arm.

37. Verstärkung des rechtsseitigen Inundationsdammes vom Rettungshügel bis zum Zieglerwasser.

38. Lieferung von Schlögel- und Bruchschutt für den Mühlen- und Hubertusdamm.

39. Lieferung von Bojen zur Bezeichnung der Niederwasserbuhne im Wiener Durchstiche. Dieselben wurden von der Maschinenfabrik Kro i beige stellt und der genehmigte Betrag von 2829 fl. auf Rechnung des Credites für die Niederwasserregulierung verausgabte.

40. Anlage eines Steindepôts in Nußdorf.

Um bei plötzlich eintretender Austiefung des Niederwassergerinnes stets Steine am rechten Durchstichufer vorrätzig zu haben, wurde das mit 6750 fl. veranschlagte Project ausgeführt und gelangte das Steindepôt sofort zur Aufholung abgezogener Steinwürfe in Verwendung.

41. Durchlaß der Trauschütten-Traverse.

42. Grabenbrücke und Neubruch bei Wikelsdorf.

43. Cunettenbaggerung bei der Nordbahnlände.

Die Niedrigwasserregulierung des Durchstiches machte aus Schiffahrtsrücksichten eine rechtsufrige Cunette von der Nordbahnlande bis zur Reichsbrücke auf eine Tiefe von 4.5 m unter Null und 60 m Breite nothwendig.

Von dem hiefür bewilligten Betrage per 80.000 fl. bleiben noch 21.218 fl. 32 kr. übrig. Insgesamt wurden hiebei 177.696.96 m³ Schotter mittels Baggerung aus dem Durchstiche gewonnen.

An Erhaltungsbauten wurden ausgeführt:

1. Reparatur in der Strecke Spier—Schönbichl.
2. Reparatur in der Strecke Schönbichl—Dürnstein.
3. Behebung der vom Mai-Hochwasser herrührenden Schäden in der Strecke Schönbichl—Dürnstein.

4.—8. Reparaturen in den Tarifstrecken I—V.

9.—11. Erhaltungsarbeiten in den Tarifstrecken VI—VIII.

12. Verstärkung und Erhöhung der Verme am Kremser Inundationsdamme.

13. Baggerung bei der Einfahrt in den Korneuburger Wersthafen.

14. Behebung der Hochwasserschäden am Senning- und Rohrbachdamme. Das Hochwasser vom Jahre 1899 durchriß den linken Senningbachdamm und den rechtsseitigen Rohrbachdamm; letzterer wurde behufs besserer Ableitung der Inundationswässer an mehreren Stellen durchstoßen. Das mit 3500 fl. veranschlagte Project gelangte in den Monaten December 1899 und Jänner 1900 zur Ausführung.

15. Ergänzung des Grundwurfes nächst dem städtischen Freibade. Der am linken Ufer zunächst dem städtischen Freibade in der Trace des Ufers gelegene, das Badebassin abschließende Grundwurf war in den letzten Jahren durch Abbrutichungen bedeutend abgeschwächt, weshalb dessen Ergänzung unbedingt erforderlich erschien.

16. Mit Rücksicht auf die nothwendige Sicherheit der im Wiener Donaucanale verhefteten Schiffe, sowie zur Ermöglichung und Sicherung des Ausheftens der zahlreichen einfahrenden Ruderfahrzeuge, war die Setzung mehrerer Pfahlstöcke an beiden Ufern des Wiener Donaucanales dringend nothwendig. Da weiters am Treppelwege längs des Wiener Donaucanalufers der Verkehr mit Fuhrwerken mit Rücksicht auf die Freihaltung des Treppelweges dringend erforderlich ist, mußten die schadhaft gewordenen Absperreschranken (Reitschranken) ausgewechselt und durch neue ersetzt werden.

17. Bei der Ausmündung des Alsbaches in den Donaucanal entstand ein Kolk, der mit Bruchsteinen belegt wurde. Am rechten und linken Donaucanalufer, nächst der Kaiser-Josefsbrücke und Staatsbahnbrücke, wurde eine Erhöhung des Treppelweges vorgenommen.

18. Durch das Hochwasser im September 1899 wurde in der Einmündung des Wiener Donaucanales zunächst dem Sperrschiffe eine größere Geschiebeablagerung verursacht, die einerseits die Manövrierfähigkeit des Sperrschiffes einschränkte, andererseits das Einfahren der Ruderfahrzeuge in den Canal gefährdete, allenfalls sogar bei niederen Wasserständen ganz unmöglich gemacht hätte. Es war daher die Beseitigung dieser Schotterbank durch Abgrabung dringend geboten.

19. Cunettenbaggerung des Landungsplatzes der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Diese bereits im Jahre 1898 begonnene Baggerung wurde im Frühjahr 1899 vollendet und hiebei ein Theil des gewonnenen Materiales gegen Bezahlung der weiteren Transportkosten zur Anshüttung des Floridsdorfer Sammelcanales verwendet. Insgesamt wurden 98.730 m³ gebaggert.

20. Erhaltungsbauten in der Tarifstrecke XII.
21. Erhaltungsbauten in der Tarifstrecke XIV.
22. Reparatur der Reisperbachbrücke in Stein.
23. Felsen Sprengungen und Beseitigung schiffahrtshinderlicher Steine und Kugeln.
24. Beseitigung schiffahrtshinderlicher Baumstämme und Stöcke.

Finanzielles.

Mit Ende des Jahres 1898 verblieb laut des Rechnungsabchlusses pro 1898 ein Cassarest von 19.129 fl. 59 fr.

Die Gesamteinnahmen des Jahres 1899 betragen mit Einschluß des obigen Cassarestes 27,614.935 fl. 56 fr.
 Die Ausgaben des Jahres 1899 beliefen sich auf 27,582.224 „ 74 „
 Es verbleibt sonach mit Ende December 1899 in Händen der
 Donauregulierungs-Commission einbarer Cassarest von 32.710 „ 82 „

Die eigenen Einnahmen des Donauregulierungs-Fondses aus dem Erlöse verkaufter Gründe, aus den Pacht- und Mietzinsen, dem Erlöse für Materialien, Pläne Forstproducte u. betragen in den Jahren 1882 bis einschließlich 1898 7,741.385 fl. 11 fr.
 im Jahre 1899 647.071 „ 63 „
 sonach zusammen 8,388.456 fl. 74 fr.

Die eigenen Bruttoeinnahmen des Donauregulierungs-fondses im Jahre 1899 sind im Einzelnen folgende:

1. Erlös aus Fondsgründen	449.880 fl. 05 fr.
2. Rauffchillings-Interessen	53.408 „ 22 „
3. Miet- und Platzzinse	141.831 „ 33 „
4. Erlös für Pläne	15 „ — „
5. Erlös für Materialien	44 „ 45 „
6. Forstnutzungen	1.842 „ 57 „
7. Verschiedene Einnahmen	50 „ — „
sonit zusammen	647.071 fl. 62 fr.

Zufolge der Beschlüsse der Donauregulierungs-Commission sind aus diesen Bruttoeinnahmen die folgenden, im Jahre 1899 genehmigten Ausgaben zu decken und zwar:

1. Die Steuer per	4.302 fl. 30 fr.
2. Die Auslagen für Erhaltung der Kaiser Franz Josefsbrücke per	9.355 „ 54 „
3. Die Parcellierungs- und Anschüttungs- Auslagen per	9.938 „ 78 „
4. Die Baggerung an den Landungs- plätzen per	78.600 „ — „
5. Die Regiequote per	11.000 „ — „
sonit zusammen per	113.196 fl. 62 fr.

Sonach betragen die Nettoeinnahmen aus dem Donau-
 regulierungsfondsbesitze im Jahre 1899 533.875 fl. — fr.
 und es ergibt sich im Entgegenhalte zu den präliminarmäßigen
 Einnahmen des Jahres 1899 per 300.000 „ — „
 für das Jahr 1899 ein Überschuss von 233.875 fl. — fr.

vorbehaltlich der feinerzeitigen Abrechnung hinsichtlich der als Einnahmen aus dem Donauregulierungsfondsbesitze verrechneten Activ-Interessen für Gelder des Baufondes der Jahre 1882 bis einschließlich 1894.

Weiters bestanden mit Ende December 1899 noch folgende Activen des Donauregulierungsfondses (nebst dem mit Ende 1899 verbliebenen Cassareste von 32.710 fl. 82 kr.):

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

a) Parcellierte Gründe, einschließlich der noch nicht genehmigten oder bereits beantragten Parcellierungen, zusammen	257.147·53	□Klafter.
b) nicht parcellierte 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	1.731—	"
g) die verpachteten Landungsplätze	73.356—	"

Diese Flächen ergeben zusammen 461.425·53 □Klafter

Behufs Bewertung dieser Flächen sind von obigem Ausmaße abzuziehen jene Gründe, welche keinen Ertrag liefern, das sind:

α) die Bäder mit	14.282	□Klafter
β) die öffentlichen Landungsplätze mit	19.602	"
γ) die öffentlichen Zugänge mit	1.731	"

also zusammen Flächen im Ausmaße von 35.615— "

Es bleibt demnach als Rest die Fläche von 425.810·53 □Klafter

Dieses Terrain umfaßt:

1. Verpachtete Landungsplätze per 73.356 □Klafter, welche einen Ertrag von jährlich 84.000 fl. abwerfen, dieser Betrag zu 4% capitalisirt, ergibt eine Wertsumme von 2,120.000 fl.

2. Das übrige Terrain im Restflächenmaße zu 352.454·53 □Klafter, das mit 15 fl. per □Klafter zu bewerten ist, ergibt den Betrag von 5,286.817 fl. 95 kr.

II. Die Baugründe am linken Ufer.

a) Parcellierte Baustellen und Gruppen bei den Kaisermühlen	24.729·43	□Klafter
b) parcellierte Baustellen und Gruppen in Floridsdorf	1.384·83	"
c) nicht parcellierte Baugruppen bei den Kaisermühlen	1.475—	"
d) nicht parcellierte Baugründe in Floridsdorf	54.056—	"

Es beträgt daher die Summe der Baugründe am linken Ufer 81.645·26 □Klafter.

Bewertet werden diese Gründe wie folgt:

a) Die Gründe bei den Kaisermühlen per zusammen 26.204·43 □Klafter mit 8 fl. per □Klafter ergeben die Summe von 209.635 fl. 44 kr.

b) Die Gründe in Floridsdorf zusammen 55.440·83 □Klafter ergeben mit 4 fl. per □Klafter die Wertsumme von 221.763 " 32 "

III. Das rechtsseitige Terrain unterhalb der Stadlauerbrücke.

Dasjelbe besteht aus folgenden Gründen:

a) Terrain der Schiffmühlenplätze	29.600	□Klafter
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 □Klafter

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

unter b) per	9.378	□Klafter
unter c) per	296	"
und die Fläche des Winterhafens mit circa 200.000		"
	<u>zusammen</u>	
	209.674	"

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

IV. Das Inundationsterrain.

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

V. 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.

VI. Die Kaiser Franz Josephsbrücke eingestellt mit den Baukosten per 2,449.410 fl.

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

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

IX. Forderungen des Donauregulierungsfondes.

An rückständigen und künftig fällig werdenden Kauffchillingsresten, an rückständigen Zinsen von solchen Kauffchillingsen, an rückständigen Miet- und Pachtzinsen zc. einschließlich des schließlichen Cassarestes 24,097.870 fl. 34 fr.

Die sämtlichen Activen ergeben zusammen den Betrag von 36,189.839 fl. 05 fr.

Bezüglich der Grundverkäufe ist zu bemerken, daß im Berichtsjahre an 11 Parteien Gründe im Gesamtausmaße von 12.247·57 □Mastern veräußert wurden.

2. Umwandlung des Donaucanals in einen Handels- und Winterhafen.

Von den zur Umwandlung des Donaucanals geplanten Bauwerken sind im Berichtsjahre das Wehr, die Schleuse und die dazu gehörigen Hochbauten nächst Rußsdorf vollständig fertiggestellt worden.

Vom 16. bis 27. Jänner und vom 10. bis 16. März wurden die Funktionsproben der Wehrconstruction, sowie der dem Straßenverkehre dienenden Wehrbrücke vorgenommen. Die Belastungsprobe der Straßenbrücke über den Schleusencanal fand vom 20. bis 27. Jänner statt.

Am 23. Februar wurden die eisernen Thore, die Cylinder, Vertical- und Spül- schützen der Kammer- und Weherschleuse mit sämtlichen mechanischen Bewegungsvorrichtungen einer eingehenden Funktionsprobe unterzogen. Das Ergebnis aller dieser Erprobungen sowohl bei dem Wehre als auch bei den Schleusenconstructionen war vollkommen befriedigend.

Im März wurde der vom Wehre zur Schleusencanalbrücke und von da zur Niveaufreuzung mit der Donauuferbahn führende Straßenzug sammt den vom Wehre ins Depôtgebäude führenden Geleisen und den dazu gehörigen Pflasterungen fertiggestellt, so daß die bis dahin mangelnde, entsprechende Verbindung zwischen Rußsdorf und der Donaustadt nunmehr vollendet erscheint.

Während des vom 14. bis 23. September 1899 andauernden Hochwassers der Donau, welches die größte bisher beobachtete Höhe von 5·64 m über dem Nullpunkte des Pegels an der Kronprinz Rudolf-Brücke erreichte, traten das Wehr und die Schleuse zum erstenmale zum Schutze der Stadt Wien in Thätigkeit. Es wurde hiebei vom Wehre eine freie Wasserjähle von 5·26 m Höhe als Unterschied zwischen dem Außenhochwasser und dem Donaucanal-Wasserspiegel gehalten, wobei gleichzeitig eine entsprechende Wassermenge durch Offenhaltung von sechs der untersten und dreizehn der obersten Schützen in den Donaucanal eingelassen wurde, um bei diesem außergewöhnlichen Hochwasserstande den Strom zu entlasten und die Inanspruchnahme der Hochwasserdämme möglichst zu verringern. Trotzdem das Wasser hiebei mit sehr beträchtlichen Geschwindigkeiten durchströmte und überfiel, zeigten sich am Wehre nicht einmal Vibrationen der Eisenconstruction.

Der Gesamtdruck auf das Wehr betrug bei der vorgenannten Wasserhöhe rund 1432 t, von denen 474 t die Brückenconstruction im horizontalen Sinne belasteten.

Außer den oben erwähnten Arbeiten wurde für das Wehr die Herstellung von Klinken und Riegeln zur Festhaltung der Schützen an beliebigen Punkten der Ständer veranlaßt und zum Theile ausgeführt, Einrichtungen, die sich nach den bisher gesammelten Erfahrungen für den leichteren Betrieb wünschenswert erwiesen haben.

Die beiden Hochbauten nächst dem Wehre, das Administrations- und Depôtgebäude waren am 5. Mai bis zur Dachgleiche fertiggestellt, worauf die übrigen Professionisten-Arbeiten in Angriff genommen und damit der innere Ausbau bis Mitte December beendet wurde. Den Schluß der Bauarbeiten in Rußsdorf bildeten im Berichtsjahre Geländerherstellungen und Einfriedungen der Schleuse, sowie die Planierung und Humusierung des Bauplatzes.

Was die Quaianlage am Wiener Donaucanal zwischen Augarten- und Verbindungsbahnbrücke betrifft, wird erwähnt, daß die Vorarbeiten für die Bauvergebung bewirkt und im Vereine mit der k. k. Vaudirection für die Wiener Stadtbahn die

sowohl für Zwecke der Donaucanal-Regulierung als für Zwecke der Stadtbahn erforderliche Einlösung der Kaiserbad-Realität durchgeführt wurde. Die Demolierung derselben ist im Monate November beendet worden.

Die Vergebung der Quaibauarbeiten erfolgte nach durchgeführter öffentlicher Offertauschreibung am 18. Juli 1899 an den Bestbieter, das ist die Bauunternehmung E. Groß & Co. Von dieser wurde bis zum Ende des Berichtsjahres außer den erforderlichen Installationsarbeiten ein Theil der Abgrabung, Baggerungs- und Pilotierungsarbeiten in der Strecke zwischen Augarten- und Ferdinands-Brücke am rechten Donaucanalufer durchgeführt und ist die Fortsetzung des Quaibaues mit Schluß des Jahres im vollen Gange.

Seitens der Donauregulierungs-Commission wurde im August um Übergabe der für die Quaibauten theils dauernd, theils vorübergehend beanspruchten städtischen Grundflächen angesucht.

Die unentgeltliche Überlassung dieser Grundflächen wurde mit dem Stadtrathsbeschlusse vom 25. Juli, beziehungsweise Gemeinderathsbeschlusse vom 1. September unter verschiedenen Bedingungen genehmigt. Nach erfolgter Annahme der Bedingungen seitens der Donauregulierungs-Commission wurden die Grundflächen am 12., 13. und 16. September im commissionellen Wege übergeben, wobei die infolge der Arbeiten und der Einpflanzung der Baupläze nothwendigen Vorkehrungen vereinbart wurden.

Weiters hat die Donauregulierungs-Commission um die Zustimmung zur Herstellung einer provisorischen Abfahrtsrampe bei der Stefanie-Brücke angesucht, die vom Magistrate gegen Einhaltung verschiedener Bedingungen erteilt wurde.

3. Herstellung des Donau—Oder-Canales.

Die in dieser Angelegenheit gestellten, in dem Verwaltungsberichte für das Jahr 1898 (Seite 131) bereits mitgetheilten Anträge des Stadtrathes wurden in der Vollversammlung des Gemeinderathes am 10. Februar 1899 neuerlich in Berathung gezogen und zum Beschlusse erhoben. Daran anschließend wurde der weitere Beschlus gefasst, an sämmtliche betheiligte Länder und Gemeinden das Ersuchen zu richten, sich der Action der Gemeinde Wien anzuschließen.

In Ausführung dieses Beschlusses wurde eine eingehend motivierte Petition an das k. k. Handelsministerium gerichtet, in welcher neuerdings auf die enorme Wichtigkeit der schon so lange angestrebten Wasserstraßen für die Industrie, den Handel und die Approvisionierung weiter Bevölkerungskreise hingewiesen wurde. Es wurden hiebei die geradezu großartigen Leistungen hervorgehoben, auf welche andere europäische Culturstaaten auf dem Gebiete der Flußregulierungen und der Herstellung künstlicher Wasserstraßen hinzuweisen vermögen, und daß Osterreich allen diesen Staaten auf diesem Gebiete gänzlich zurücksteht, da es einzig und allein den heute nur mehr einen Torso bildenden Wr.-Neustädter-Canal aufzuweisen vermag. Es wurde geltend gemacht, daß unter solchen Umständen für die Volkswirtschaft Osterreichs ernste Gefahren drohen, und daß durch keine wie immer geartete Eisenbahntarif-Politik der Mangel an Wasserstraßen wettgemacht werden kann, da die Selbstkosten des Eisenbahntransportes die unübersteigliche Grenze für jede Frachternmäßigung bilden, und die Eisenbahnen, was die Transportkosten der sogenannten Massenartikel anbelangt, den Wasserwegen im Concurrnzampfe unbedingt unterliegen müssen.

Was nun speciell die Gemeinde Wien veranlaßt, in der Frage der Erbauung des Donau—Oder- und Donau—Elbe-Canales Stellung zu nehmen, so wurde insbesondere die Gefahr betont, welche für Wien darin gelegen ist, daß die ungarische Reichshälfte, die in den letzten Jahren eine sehr energische, streng nationale Verkehrspolitik betreibt, diese Frage in einseitiger, den Interessen Oesterreichs und besonders seiner Hauptstadt abträglicher Weise zu lösen bestrebt sein wird. In der Petition wurde die Regierung auf diese Eventualität und auf die großen Gefahren, welche durch ein weiteres Zuwarten in der vorliegenden Frage für die heimische Volkswirtschaft herbeigeführt werden können, aufmerksam gemacht und die Bitte gestellt, die Regierung wolle endlich aus dem Rahmen theoretischer Erörterungen heraustreten und zur Realisierung der beiden Wasserstraßen-Projecte schreiten, wobei sie der moralischen und materiellen Beihilfe aller beteiligten Factoren sicher ist.

Gleichzeitig mit dieser Petition an die Regierung wurden die Landesauschüsse von Oesterreich unter der Enns, Mähren, Schlesiens, Böhmen und die Stadtgemeinden Prerau, Olmütz, Brünn, Troppau, Oberberg, Prag, Budweis, Melnik und Bodenbach ersucht, sich der von der Gemeinde Wien eingeleiteten Action anzuschließen.

4. Wienflußregulierung.

Im Berichtsjahre ist eine Vereinbarung zwischen der Commission für Verkehrsanlagen und den drei zu den Verkehrsanlagen beitragenden Curien in betreff des Mehrererfordernisses für die Wienflußregulierung sowie der Erhaltungs- und Betriebskosten sämtlicher Verkehrsanlagen zustande gekommen.

Diese Vereinbarung hat folgenden Wortlaut:

I.

Die Commission für Verkehrsanlagen in Wien nimmt zur Kenntnis, daß bei der Herstellung der Wienflußregulierung ein Mehrererfordernis von 3,400.000 fl. über den präliminierten Betrag von 20,000.000 fl. zu gewärtigen ist und erklärt sich im Sinne des Art. VII, alinea 2 des Vertrages vom 13. April 1893 bereit, den Betrag von 3,400.000 fl. Nominale in die zu begebende III. Emission des Commissionssanlehens einzubeziehen.

Dagegen ist die Commission nicht in der Lage, mit der Begebung der betreffenden Obligationen nach Maßgabe des jeweiligen Erfordernisses der Wienflußregulierung vorzugehen und muß sich vielmehr die freie Entscheidung über die einheitliche Begebung der III. Emission vorbehalten.

Die Commission wird der Gemeinde Wien die weiteren Dotationen für die Wienflußregulierung, daher auch die auf Rechnung des obigen Mehrererfordernisses entfallenden Dotationen in der gleichen Weise wie bisher bei der I. und II. Emission zur Verfügung stellen und auch bezüglich der Verrechnung, also besonders hinsichtlich des Begebungscourses, der Stückzinsen u. s. f. den bisher eingehaltenen Vorgang beibehalten. Für die Verzinsung und planmäßige Tilgung des Mehrererfordernisses per 3,400.000 fl. Nominale hat die Gemeinde allein aufzukommen.

II.

Die Commission für Verkehrsanlagen beschließt ferner, daß die ordentlichen Erhaltungs- und Betriebskosten für die Wiener Verkehrsanlagen von den beteiligten Curien direct zu tragen sind, und zwar unter nachstehenden Modalitäten:

a) Die bei den Haupt- und Localbahn-Linien der Wiener Stadtbahn auflaufenden ordentlichen Betriebs- und Erhaltungsauslagen werden bis Ende 1901 zufolge des Betriebsübereinkommens vom 23. April 1898 von der k. k. Staatsbahnverwaltung getragen, wogegen im Sinne des § 3 dieses Übereinkommens sämtliche Einnahmen der k. k. Staatsbahnverwaltung zufallen.

Nach Ablauf dieses Übereinkommens wird bei der Vereinbarung des neuen Betriebsvertrages diesbezüglich neuerlich Vororge zu treffen sein.

b) Bezüglich der Erhaltungskosten des Wiener Donaucanals erscheint durch § 2 des Gesetzes vom 4. Jänner 1899, R.-G.-Bl. Nr. 5, die Übernahme derselben seitens der Donau-regulierungs-Commission bis Ende 1911 vorgesehen und ist somit dormalen in dieser Richtung nichts Weiteres zu veranlassen. Die Betriebskosten für den Wiener Donau canal sind bis zur Vollendung des Baues aus dem Baufonde zu bestreiten.

Wegen Sicherstellung der Betriebskosten für die Zeit nach Vollendung des Baues und wegen Festsetzung der im Wiener Donaucanal zu Gunsten der Commission für Verkehrsanlagen in Wien einzuhaltenden verschiedenen Gebühren sind bereits dormalen die erforderlichen Verhandlungen einzuleiten, wobei als Richtschnur zu gelten hat, daß die Betriebskosten durch die einzuhaltenden Gebühren womöglich ihre volle Deckung finden. Ein trotzdem etwaig eintretendes Betriebs-Deficit wäre seitens der drei Curien nach Maßgabe ihrer programmgemäßen procentuellen Beteiligungen im directen Beitragswege zu decken und würde auch ein etwaiger Betriebsüberschuß in analoger Weise zu Gunsten der drei Curien verrechnet werden.

c) Die Betriebs- und Erhaltungskosten für die Hauptsammelcanäle beiderseits des Donaucanals werden während der einzelnen Betriebsjahre von der Gemeinde vorschußweise bestritten.

Die Einnahmen werden von den Gesamtauslagen in Abzug gebracht und werden nach Schluß eines jeden Betriebsjahres die von dem Restbetrage auf die Staats- und Landescurie entfallenden je 5% igen Antheile für das vorhergegangene Jahr unter Vorlage einer von der Commission für Verkehrsanlagen in Wien zu überprüfenden Rechnung im Wege dieser Commission von den letztgenannten beiden Curien anzusprechen sein.

Etwasige Einnahms-Überschüsse eines Jahres sind auf Rechnung des nächsten Jahres vorzutragen.

Behufs Präliminierung der Beiträge des Staates und des Landes werden seitens der Gemeinde Wien rechtzeitig die voraussichtlichen Erfordernisdaten bekannt gegeben werden.

d) Die Erhaltungs- und Betriebskosten für die Wienflußregulierung und die Sammelcanäle beiderseits des Wienflusses werden von der Gemeinde allein direct bestritten, wogegen die Erträge und Einnahmen aus der Wienflußregulierung ausschließlich der Gemeinde Wien zufallen.

III.

a) Für Auslagen, welche über den Rahmen der ordentlichen Erhaltungsauslagen hinausgehen und welche nach dem Programme für die Wiener Verkehrsanlagen von den Curien zu tragen sind, ist bei der Wiener Stadtbahn, dem Wiener Donaucanal, insofern für den letzteren nicht durch § 2 des Gesetzes vom 4. Jänner 1899, R.-G.-Bl. Nr. 5, Vorsorge getroffen erscheint und bei den Hauptsammelcanälen beiderseits des Donaucanals, falls dieselben eine bedeutendere Ziffer erreichen, hinsichtlich der programmgemäßen Beiträge der Staats- und Landescurie im Gesetzeswege Vorsorge zu treffen.

b) Falls für derartige Auslagen bei den im Punkte a) genannten Verkehrsanlagen nicht im Gesetzeswege Vorsorge getroffen wird, oder wenn es sich um minder bedeutende Beträge handelt, sind diese Auslagen von der Staats- und Landescurie im Wege directer Entrichtung der programmgemäßen Beiträge zu bedecken.

c) Der auf die Gemeinde Wien programmgemäß entfallende Antheil an den sub a bezeichneten Auslagen für die Wiener Stadtbahn, den Wiener Donau canal, die Hauptsammelcanäle beiderseits des Donaucanals, sowie derartige Auslagen für die Wienflußregulierung sind seitens der Gemeinde Wien im Wege directer Entrichtung zu decken.

Die Commission für Verkehrsanlagen in Wien ist jedoch bereit, für den Fall, als Beiträge der Staats- und Landescurie zu den sub a bezeichneten Auslagen im Wege eines Anlehens bedeckt werden, oder wenn aus irgendwelch' anderen Gründen die Emission eines Commissionsanlehens stattfindet, in solche Anlehen über Wunsch der Gemeinde jene Beträge einzubeziehen, welche von der Gemeinde zur Deckung der auf sie entfallenden procentuellen Beitragsleistung zu den sub a bezeichneten Auslagen für die Wiener Stadtbahn, für den Wiener Donau canal und für die Hauptsammelcanäle beiderseits des Donaucanals zu leisten sind, oder zur Deckung derartiger Auslagen bei der Wienflußregulierung und den Sammelcanälen beiderseits des Wienflusses seitens der Gemeinde als nothwendig bezeichnet werden.

Für die Verzinsung und planmäßige Tilgung dieser über Wunsch der Gemeinde in das Anlehen einbezogenen Beträge hat die Gemeinde allein aufzukommen. Hinsichtlich der Begebung dieser Theilbeträge muß sich die Commission im Interesse der bestmöglichen Placierung ihrer Titres die Entscheidung über die näheren Begebungsmodalitäten von Fall zu Fall vorbehalten.

Die Verrechnung dieser Anlehensbeträge wird in der gleichen Weise, wie dies bei den übrigen Emissionen des Commissionsanlehens durchgeführt wird, vorgenommen werden.

d) Die Bestimmungen der §§ 5 und 7 des Betriebsübereinkommens für die Wiener Stadtbahn vom 23. April 1898 bleiben aufrecht.

IV.

Zur Rechtswirksamkeit dieses Übereinkommens ist außer der Beschlussfassung der Commission für Verkehrsanlagen in Wien auch noch die Zustimmung der drei Curien erforderlich.

Diesem Übereinkommen wurde seitens der Gemeinde Wien gemäß des Gemeinderathsbeschlusses vom 25. April 1899, vom Landtage in der Sitzung vom 16. Mai und seitens der Staatscurie mit Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums vom 30. September 1899 zugestimmt.

Die Wienflußregulierungs-Arbeiten wurden auch in diesem Jahre von zahlreichen Corporationen besichtigt. Am 19. März erfolgte eine Besichtigung der Arbeiten durch den Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Verein gelegentlich der Feier seines fünfzigjährigen Bestandes, am 18. Mai die Besichtigung der untersten sowie der eingewölbten Strecke durch den Gemeinderath unter Führung des Bürgermeisters und der beiden Vice-Bürgermeister, wobei den Gästen in der Einwölbung, u. zw. in der Nähe der Pestalozzigasse ein Frühstück geboten wurde. Der Ausstieg erfolgte in der großen Nothauslafskammer beim Gebäude der Seceffion. Außer den Vertretern der Gemeinde nahmen an der Besichtigung der Eisenbahnminister Dr. von Wittel, der Statthalter Graf Kielmansegg, der Landmarschall Freiherr von Gudenus, Sectionschef von Bischof u. A. theil.

Am 16. Juni erfolgte die Besichtigung der unteren Wienthallinie und der Wienflußarbeiten durch Seine Majestät, den Kaiser. Höchstderselbe nahm nach der Rückkehr von der Haltestelle „Praterstern“ auf dem Perron der Haltestelle „Stadtpark“ die Vorstellung der bei der Wienflußregulierung verwendeten städtischen Baubeamten und der Bauunternehmer entgegen. Seine Majestät begab sich über die Aufgangstreppe und durch das Aufnahmsgebäude der Haltestelle auf den Vorplatz, dann unter Führung des Stadtbaudirectors über eine Rampe, von der sich der neue geregelte Lauf des Wienflusses und die Ausgestaltung seiner Quaimauern im Bereiche des Stadtparkes dem Blicke darstellt, in das Flussbett hinab und durchschritt sodann die gesammte Einwölbungsstrecke des Wienflusses. Über die durch die Überfallkammer des Ottakringercanales führende Aufgangstiege begab sich Seine Majestät zum Straßenniveau bei dem Gebäude der Seceffion hinauf.

Seine Majestät der Kaiser geruhte dem Bürgermeister und dem Stadtbaudirector Allerhöchsteine besondere Befriedigung über die großartige Bauanlage auszusprechen.

Über die Bauarbeiten selbst ist Folgendes zu berichten.

Arbeiten in Weidlingau.

In dem Berichtsjahre wurden die Betontraversen sammt den sich daran anschließenden Nachbettungen aufgemauert. Die Betonwehre wurden nur stückweise in Angriff genommen, wie es die Verhältnisse des Rollbahnbetriebes erforderten. Diese Arbeiten wurden von Hochwässern nicht gestört, da selbst das weiter unten beschriebene bedeutende Hochwasser vom 9. Mai ungefähr 50 cm unter der Krone des ersten Überfallwehres blieb. Vom Juli an wurde die Rollbahn theilweise aufgelassen und konnten dann auch die letzten Lücken der Wehre geschlossen werden. Anfangs September waren sämtliche Traversen vollendet.

Die Erdarbeiten bezogen sich auf die Abgrabung des Terrains der bestandenen Schotterwäsche, auf die rechtsseitige Böschung und auf Dammerstellungen. Am 19. November stellte der letzte in Thätigkeit gebliebene Bagger die Arbeit ein.

Da Mitte August das letzte Stück der Betonsohle oberhalb der Maria Theresia-Brücke eingebracht worden war, gelangte auch von Wien kein Aushubmateriale mehr nach Weidlingau, so daß im November die eigentlichen Anschüttungsarbeiten für die Weidlingauer Deponie im Thiergarten ihr Ende fanden. Es wurde nur mehr Humus aufgebracht und die Entwässerungsmulde längs der Thiergartenmauer in Angriff genommen.

Der im December eingetretene Schneefall hat die Vollendungsarbeiten empfindlich gestört, und ist aus diesem Grunde eine Colloquierung der Arbeiten nicht mehr durchführbar gewesen.

Da die Arbeiten in Weidlingau im allgemeinen als fertiggestellt betrachtet werden können, ist es möglich, die Rollbahn im Mauerbachbette, die die Zufuhr der Materialien von der Westbahn und von den Werkstätten und Remisen besorgte, ebenfalls aufzulassen und kann die letzte bedeutende Arbeit, die Herstellung des Mauerbachgerinnes in der Strecke vom Mauerbachbassin bis zur Ausmündung in den Wienfluß, demnächst in Angriff genommen werden.

Am 22. Jänner wurde die Eisenmontage der Auhofbrücke beendet; kurz darauf, nach durchgeführter Probebelastung, wurde die Brücke dem Verkehre übergeben.

Am 27. October fand die wasserrechtliche Verhandlung für die Rohrleitung zum Hütteldorf-Bade und für die vom untersten Bassin aus herzustellende Spülleitung für den rechtsseitigen Wienflußsammelcanal statt.

Am 29. October wurde das sogenannte Endwerk (Ende der großen Trennungsmauer gegenüber der Haltestelle Hütteldorf-Bad) fertiggestellt. Zur gleichen Zeit wurden die sehr schwierigen Arbeiten zur Herstellung des gemauerten Sicherungsschlüßes längs der Trennungsmauer, der bis zur wasserundurchlässigen Schichte reicht und bei einer Stauung der Bassinwässer ein Durchbrechen derselben unter dem Fundamente der Trennungsmauer nach dem Umlaufgraben verhindern soll, vollendet.

Mit dem Stadtrathsbeschlusse vom 3. October wurde die Auswechslung der hölzernen Brücke über das neue Mauerbachgerinne am unteren Ende des Mauerbachbassins gegen eine eiserne Brücke mit einem Kostenanfordernisse von 4750 fl. genehmigt. Nach Vollendung dieses Objectes werden im Bereiche der Regulierungsanlagen mit Ausnahme der Reichsstraßenbrücken keine hölzernen Brücken mehr bestehen. Hinsichtlich der Reichsstraßenbrücke über den Wienfluß am oberen Ende der Weidlingauer Anlagen kann endlich insoweit ein Fortschritt verzeichnet werden, als seitens der Straßenverwaltung das Project für eine zum Ersatz der bestehenden hölzernen Brücke herzustellende eiserne Brücke ausgearbeitet und dieses Project am 9. November der wasserrechtlichen Verhandlung unterzogen wurde. Bereits vorher wurde auf Grund eines Gemeinderathsbeschlusses an den Statthalter eine Eingabe gerichtet, in der auf die äußerste Dringlichkeit des Umbaues der Brücke hingewiesen und derselbe auf die hohe Verantwortlichkeit aufmerksam gemacht wurde, die die Reichsstraßenverwaltung bei längerer Belastung der Brücke übernimmt, und in der sich die Gemeinde alle Ansprüche auf Ersatz von Schäden aus einem Einsturze der Brücke vorbehielt.

In dem Vorbassin wurden durch die Hochwässer vom Juli 1897 bis zum Sommer 1899 große Schottermengen abgelagert. Die Ausräumung dieses Bassins mit dem auf 21.530 fl. veranschlagten Erfordernisse wurde auf Grund des Ergebnisses der Offertverhandlung vom 21. August an Anton Pellegrini mit 60% Aufzahlung übertragen. Das ausgehobene Materiale wird gemäß dem mit der Wiener Baugesellschaft getroffenen Übereinkommen zur Anschüttung der Straßen der zur Parcellierung gelangenden Gründe dieser Gesellschaft oberhalb des Vorbassins verwendet.

Am 14. November fand die Offertverhandlung bezüglich der Herstellung eines eisernen Rechens im Vorbassin neben dem Sperrwerke statt. Es waren zwei Angebote eingelangt, und zwar von der Firma Jg. Gridl mit einer Kostensumme von 97.489 fl. und von der Firma K. Ph. Waagner mit einer Kostensumme von 38.288 fl. Die Vergebung ist noch nicht erfolgt.

Im Berichtsjahre wurden zahlreiche Verhandlungen mit verschiedenen Grundbesitzern in Weidlingau wegen Feststellung strittiger Eigenthumsgrenzen, wegen Grundeinlösungen und Grundverpachtungen vorgenommen. Weiters fanden mehrfache wasserrechtliche Verhandlungen in Angelegenheiten von Kampenherstellungen, Entwässerungsanlagen u. s. w. statt, an denen die Gemeinde Wien namens der Commission für Verkehrsanlagen, theils als Projectswerberin, theils als Betheiligte mit Rücksicht auf die Regulierungsbauten theilnahm.

Mit dem Gemeinderathsbeschlusse vom 1. September wurden verschiedene Abänderungen des im Vorjahre mit der Wiener Baugesellschaft und dem Wiener Bankvereine abgeschlossenen Übereinkommens, betreffend die Parcellierung von Gründen in Weidlingau und die Anschüttung der projectierten Straßen mit dem aus dem Wienflussvorbassin gewonnenen Materiale genehmigt.

Da der Commission für Verkehrsanlagen die Verpflichtung obliegt, einer Anzahl von Häusern in Weidlingau, bei denen die Brunnenvertiefung erfolglos geblieben ist, mit Wasser zu versorgen, wurde ein Project für die Versorgung dieser Häuser mit Trinkwasser aus der Wienthalwasserleitung ausgearbeitet und mit Stadtrathsbeschluss vom 10. November genehmigt. Für das Project wurde um die wasserrechtliche Bewilligung eingeschritten.

Arbeiten im Stadtgebiete.

Durch den günstigen Winter wurden die Arbeiten in hohem Grade gefördert, so dass die eingetretenen Hochwässer, obwohl sich erhebliche Schäden ergaben, doch nicht jene Verheerungen anrichten konnten, die bei den vielfach offenen Baugruben der vertieften Sohle und bei der daher leicht eintretenden Auskolkung der Fundamentsohle der begleitenden Mauern möglich gewesen wären.

So gelang es durch Ausnützung der Winterszeit und durch Betreibung der rasch darauffolgenden weiteren Arbeiten die Eröffnung des neuen Gerinnes unterhalb der Stubenbrücke zu ermöglichen. Am 4. März wurde der in der Mitte des neuen Gerinnes stehende Pfeiler der Stubenbrücke abgebrochen. Am 18. März konnte zum ersten Male das bisher stadtheits fließende Wasser in das neue Gerinne geleitet werden, wodurch für die Hochwässer freie Bahn geschaffen war. Mit dem Gemeinderathsbeschlusse vom 14. März wurde das Abänderungsproject für die Ausmündung des Wiener-Neustädter-Canales genehmigt. Die Betonierung der Sohle von der Marxyrbrücke aufwärts über den 2.5 m hohen Sohlenabsturz bei der Stubenbrücke gelang noch vor dem im Mai eingetretenen Hochwasser. Die commissionelle Feststellung der Sohlenschließung bei der Stubenbrücke erfolgte mit Rücksicht auf die Verpflichtung der Unternehmung am 9. Mai und zwar knapp vor der Hochfluth, die um 5 Uhr nachmittags eintrat. Um 7 Uhr 20 Minuten war bereits die Hochwassermarkte bei der Tegetthoffbrücke erreicht; um 7 Uhr 45 Minuten wurde der Höchswasserstand verzeichnet, worauf ein langsames Fallen des Hochwassers bis 12 Uhr 30 Minuten um 2.20 m stattfand. Nach einem vorübergehenden Steigen auf 3.30 m fiel das Wasser gleichmäßig ab. Der Abfluss des Hochwassers erfolgte in der Höhe von 0.50 m unter der Kämpferlinie der Gewölbe; die erhobenen Geschwindigkeiten waren vielfach größer, als früher angenommen wurde.

Im unteren Theile der Wienflußregulierung waren, wie erwähnt, die Sohlenarbeiten zu Ende geführt, nicht aber im oberen Theile. Die Sohle war in der ganzen Breite nach aufwärts nur bis zum Gumpendorfer Schlachthause fertig. Von da an waren bloß Längsstreifen an den begrenzenden Mauern angebracht, dagegen die Mittelpartien nicht abgegraben und auch nicht besonders versichert. Aus diesem Grunde richtete hier auch das Hochwasser bedeutenderen Schaden an.

Bei Hütteldorf-Bad wurden vielfach die Bruchufer noch weiter angegriffen und große Schottermengen nach abwärts getragen, die sich größtentheils bei Schönbrunn ablagerten. Von der Maria Theresien-Brücke abwärts wurde die im Flusse liegende Rollbahn sammt dem Unterbau, den Steinversicherungen und Pflasterungen vollständig zerstört. Die Sohlenstreifen längs der Bahn- und Quaimauern wurden vielfach unterwaschen; durch das Einstürzen derselben wurde jedoch eine weitere Unterfoklung der Mauerfundamente hintangehalten. Das Hochwasser hat mehrere Rollbahnzüge (75 Stück Wagen) nach abwärts getragen und in größerer Zahl bis in den Donau canal, ja selbst in den Donautrom abgeschwemmt.

Dieses Hochwasser wurde mit 300—350 m³ per Secunde berechnet. Unterhalb der Radezkybrücke war die Strömung so stark, daß in der geraden Verlängerung der Achse des neuen Gerinnes der Sporn zwischen Donau canal und Wienfluß durchgeschlagen wurde.

Durch dieses Hochwasser wurden die Arbeiten einer Probe unterzogen, die sowohl hinsichtlich der Abfluß- und Widerstandsverhältnisse als auch hinsichtlich der Beziehungen zu der anschließend an den regulierten Wienfluß gelegenen Stadtbahn einen günstigen Verlauf nahm. In der eingewölbten Strecke des inneren Stadtgebietes ist der Wasserablauf sehr günstig gewesen, trotzdem die darin befindliche kleine Mittelmauer noch nicht abgetragen war, und sonstige Hindernisse vorhanden waren. Obwohl hier 20.000 bis 25.000 m³ Schotter von der in der oberen Strecke zerstörten Rollbahn, weiters Steine bis Kopfgröße und Bestandtheile von circa 20 Rollbahnwagen sowie zahlreiche Schienen liegen geblieben sind, — Beanspruchungen, die nach Fertigstellung des Baues nicht mehr eintreten können — ist der Wasserablauf normal gewesen. Flußabwärts von der eingewölbten Strecke wurden größere Mengen in Abgrabung befindlicher Erdmassen fortgewaschen.

Durch das Hochwasser wurden die gesammten Arbeiten um mehr als zwei Monate zurückgeworfen; doch wurde die später eintretende günstige Arbeitszeit umso energischer ausgenützt, und war Mitte August die Sohle in der ganzen Arbeitsstrecke von der Marxerbrücke bis zum Dommayerstege in Hiezing vollständig geschlossen fertiggestellt. Die Ausbesserung der Sohlenschäden von der Hiezingener Brücke abwärts wurde gleichfalls so rasch als thunlich betrieben und am 10. September vollendet.

Hinsichtlich der Ausführung der beiderseitigen Mauern ist Folgendes zu erwähnen.

Die wasserseitige Bahnmauer bei der Haltestelle Margarethengürtel mußte wegen des Rollbahnbetriebes an einer Stelle offen gelassen und konnte erst am 14. Jänner ausgemauert werden. Durch die Schließung dieser letzten Lücke in der ganzen durchlaufenden Mauerstrecke und durch die Fertigstellung des Bahnentwässerungscanales ist ein Rückstau der Wienflußhochwässer in die Stadtbahnanlage nunmehr ausgeschlossen, und konnte auch die provisorische Pumpstation bei der Stiegerbrücke, die zur Sicherung des Bahnbetriebes gegen die Niederschlagswässer errichtet worden war, abgebrochen werden. Am 30. Juni wurde der Betrieb auf der unteren Wienthallinie der Stadtbahn eröffnet.

Am linken Ufer wurden die Arbeiten durch die Abtragung der Pilgrambrücke verzögert, da die Ausführung des linken Widerlagers für die neue Überwölbung, das

genau in die Lage des alten Brückenpfeilers fiel, von der vorherigen Abtragung des letzteren abhängig war. So konnte dieses Widerlager erst am 15. Juli vollendet werden.

Von der Maria Theresien-Brücke aufwärts bis zur Hiezinger Brücke wurden die Aufmauerungen entsprechend der nothwendigen Stützung des Rollbahnkörpers vorgenommen, und ist so in diesem Jahre der größte Theil der Mauer zwischen der Schönbrunner Brücke und der Hiezinger Brücke fertiggestellt worden. Zwischen der Schönbrunner- und Maria Theresien-Brücke fehlte am Schlusse des Berichtsjahres noch die aufgehende Mauerung.

Von der Maria Theresien-Brücke abwärts bis zur Sanitätsstation waren in dem genehmigten Projecte Böschungen vorgesehen. Entsprechend dem Gemeinderathsbeschlusse vom 14. Juli gelangte auch in dieser Strecke eine Quaimauer zur Ausführung.

Dem Fortschritte der Arbeiten entsprechend, kam die in der ganzen Länge des Arbeitsgebietes gelegene Rollbahn nach und nach zur Abtragung. Am 28. Jänner war die Rollbahn von oben herab bis zum Reinprechtsdorfersteg im Betriebe; vom 19. Mai an wurde sie von diesem Stege bis zur Haltestelle Margarethengürtel, im Juli bis nahezu zur Maria Theresien-Brücke aufgelassen. Nach Fertigstellung der Sohle wurde die Rollbahn in den Monaten September und October bis zur Baumgarten-Brücke entfernt. Von hier, beziehungsweise von den Remisen der Bauunternehmung bis hinaus in den Thiergarten wurde ein Geleise abgetragen, das zweite aber belassen, um die Abfuhr der Rollbahnmaterialien von Weidlingau zur Deponie in Baumgarten und zu den Remisen der Bauunternehmung zu ermöglichen. Auch im Thiergarten wurden die Geleise bis auf einige Transportgeleise entfernt.

Das gesammte der Commission für Verkehrsanlagen in Wien gehörige Rollbahnmaterialie (Schienen, Schwellen, Kleinmaterialie) entspricht einer doppelgeleisigen Rollbahn von mehr als 18 km Geleiselänge. Außerdem sind 12 Locomotiven, 375 Wagen und ein Wagger vorhanden. Diese Materialien werden nach und nach auf die Deponie in Baumgarten gebracht werden.

Wegen Übernahme des gesammten Rollbahnmaterialies fanden längere Verhandlungen mit der Berliner Continental-Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Gesellschaft, die die Localbahn Rudolfsheim—Hütteldorf—Judenau zu bauen beabsichtigt, statt, doch wurden die Verhandlungen noch nicht abgeschlossen.

Da die Offertverhandlung wegen Verkauf des Trockenbaggers in Weidlingau kein günstiges Ergebnis lieferte, wurde der Wagger einstweilen in Baumgarten gelagert.

Zur Unterbringung der Locomotiven wurde eine Remise in Baumgarten gebaut, für die am 1. December der Bauconsens erteilt wurde.

Da die Regulierungsarbeiten größtentheils zum Abschlusse gediehen waren, wurden auf Ansuchen der betreffenden Unternehmungen qualitative Schlusscollaudierungen vorgenommen, und zwar: am 14. November bezüglich der Strecke Schikanedersteg—Tegetthoff-Brücke, am 21. November bezüglich der Stadtbahnstrecke Schikanedersteg—Hauptzollamt und am 21. December bezüglich der Strecke Schikanedersteg—Dommayersteg, mit Ausnahme der Gefällsstufen in Hiezing und der oberhalb Hiezing versetzten eisernen Brücken. Ausständig blieben noch die nicht fertigen Theile der linken Mauer von der Stiegerbrücke aufwärts sammt den in dieser Strecke liegenden Brücken.

Zwischen dem Dommayersteg in Hiezing und dem unteren Ende der Weidlingauer Bassinanlagen bei der Haltestelle Hütteldorf—Bad ist noch die Regulierung der Sohle und der Böschungen durchzuführen. Das bezügliche Regulierungsproject mit einem Kosten-erfordernisse von 259.867 fl. 92 kr. wurde mit dem Gemeinderathsbeschlusse vom

20. October 1899 genehmigt, und auf Grund des Ergebnisses der am 4. December abgehaltenen Offertverhandlung der Bauunternehmung Peter Faccanoni & Karl Brizzi mit 3 Percent Aufzahlung übertragen. Nach Vollendung dieser Arbeiten wird die ganze Wienflusstrecke von der Reichsstraßenbrücke in Weidlingau bis zur Einmündung in den Donaucanal reguliert sein.

Infolge der im Berichtsjahre seitens der Donauregulierungs-Commission als Vorfühlerin der Arbeiten im Donaucanale begonnenen Baggerungen zur Vertiefung des Donaucanales bis zur neuen Sohle wird es dann möglich sein, den Anschluß der Wienflusssohle an die neue Sohle des Donaucanales im gleichen Niveau zu bewerkstelligen. In den Monaten November und December wurde unterhalb der Marzerbrücke bis zur Radekybrücke eifrig an der Sohlenvertiefung gearbeitet, um die günstigen Wasserstandsverhältnisse auszunützen. Die Baggerung flussabwärts der Radekybrücke wird auf Grund eines Übereinkommens durch die Donauregulierungs-Commission besorgt werden.

Im Berichtsjahre wurden im Anschlusse an die im Vorjahre vollendeten Einwölbungspartien weitere Einwölbungen durchgeführt. Am 22. Jänner wurde die Lücke der Einwölbung, wo sich vordem das hölzerne Tramway-Provisorium der Elisabethbrücke befand, am 10. Februar die letzte Lücke des Schikanedersteiges geschlossen. Am 13. März wurde mit der Fortsetzung der Einwölbung an Stelle der bestehenden Tegetthoffbrücke bis zu dem Abschlußportale begonnen und diese am 9. April vollendet.

Zur Durchführung der Einwölbung beim Gumpendorfer Schlachthause von der Haltstelle Margarethengürtel aufwärts bis zur Harthausergasse wurden am 18. Juni die ersten Lehrgerüste unterhalb der Kaiser Josefsbrücke aufgestellt und wurde am 3. Juli daselbst mit der Betonierung begonnen. Am 15. Juli wurden 28 m Lehrbögen bei der Karl-Walter-Gasse aufgestellt. Ebenso wurde gegenüber dem Schlachthause gearbeitet, so daß von der 350 m langen Einwölbung am 10. September bloß 50 m, am 18. September nur mehr 15 m zur Vollendung fehlten. Am 30. September erfolgte die Schließung des letzten Einwölbungsringes.

Ebenso ist auch die Verlängerung der Einwölbung vom Schikanedersteig bis zur Leopoldsbrücke durchgeführt worden. Wegen verschiedener Ansprüche der beteiligten Unternehmungen aus den Arbeiten der anstoßenden Bauströcken wurden längere Verhandlungen gepflogen, die am 31. August durch ein Übereinkommen mit der Firma Peregrini, Calderai, Giuseppe Feltrinelli & Co. beendet wurden, wobei dieser Firma auch die Einwölbung der erwähnten Strecke übertragen wurde. Die Arbeiten wurden sofort mit der Herstellung des rechtsseitigen Kämpferpfeilers in Angriff genommen, am 1. December der letzte Einwölbungsring geschlossen und die Gewölbeabdeckung am 10. December vollendet. Die Lehrgerüste wurden am 17. December entfernt.

Da nunmehr vom Schikanedersteig bis zur Tegetthoffbrücke, d. i. in einer Länge von 1350 m, die Einwölbung des Wienflusses vollendet erschien, war nach erfolgter Anschüttung mit Ende des Berichtsjahres eine große Fläche geschaffen, auf der die weiteren Arbeiten für die Straßenherstellungen, Rasen- und Parkanlagen u. s. w. auszuführen sind. Es wurden die Pläne für die Ausgestaltung der zukünftigen Lothringerstraße und für die Verlegung der zwei Geleise der elektrischen Straßenbahnlinie sammt ihren Anschlüssen ausgearbeitet; da sich jedoch die Verhandlungen, insbesondere rücksichtlich der elektrischen Bahn und der Verlegung der Lastenstraße, die nicht, wie früher gedacht, auf die Einwölbung, sondern unmittelbar längs der Stadtbahn auf die Vorstadtseite gelegt werden soll, verzögerten, so gelangte bloß die Auspflasterung der

Zufahrtsstraßen zu den beiden Aufnahmsgebäuden der Stadtbahnhaltestelle „Karlsplatz“ und die Überfahrt im Zuge der Künstlergasse zur Ausführung.

Die gesammte Baufläche blieb mit Ausnahme des Zuganges zur Stadtbahnhaltestelle während dieser Arbeiten eingeplant. Sobald seitens der Stadtbahn die eisernen Geländer der Haltestelleneinschnitte versetzt waren, konnte (anfangs December) die ganze Fläche von der Stelle der ehemaligen Elisabethbrücke bis zum unteren Aufnahmsgebäude der Haltestelle „Karlsplatz“ für den Verkehr freigegeben werden. Am 23. December wurden die Planken noch weiter flussabwärts gegen den Schwarzenbergplatz zu entfernt. In den letzten Monaten dieses Jahres wurden auch die Standbilder der ehemaligen Elisabethbrücke, die nach dem Abbruche der letzteren vorläufig im Arkadenhofe des Rathhauses aufgestellt worden waren, endgiltig längs der Stadtbahneinschnitte der Haltestelle „Karlsplatz“ versetzt.

Bezüglich der weiteren architektonischen Ausgestaltung des an dem Stadtparke liegenden Theiles des regulierten Wienflusses ist zu bemerken, daß der Architect der Wienfluß-Regulierung, Professor Ohmann, im August einen Entwurf für den Abschluß der Einwölbung bei der ehemaligen Tegetthoffbrücke zur Vorlage brachte; bis zum Ende des Berichtsjahres war eine Beschlusfassung über dieses Project noch nicht erfolgt.

Eine ganze Reihe von besonderen Arbeiten ist hinsichtlich der Brücken zu verzeichnen, die theils abzutragen und neu aufzustellen, theils durch Wölbungen zu ersetzen waren. Diese Arbeiten konnten nur stückweise und mit Zuhilfenahme hölzerner Provisorien zur Ausführung gelangen.

Im Monate Jänner kamen die hölzerne Nothbrücke für die Lastenstraße oberhalb der bestandenen Elisabethbrücke und die Schönbrunner-Schloßbrücke zur Abtragung; die Offertverhandlung für den Abbruch des hölzernen Provisoriums der Rudolfsbrücke wurde vorbereitet.

Im Februar wurde mit der Abtragung der Nevillebrücke und der Stubenbrücke begonnen, die Abtragung der Gewölbe der Radezkybrücke vollendet. Die Offertverhandlung für den Abbruch der an Stelle des Schifaneder- und Magdalenensteiges errichteten hölzernen Provisorien, sowie der alten hölzernen Brücke im Zuge der St. Veit-Gasse wurde angeregt. Die hölzernen Nothbrücken der Stubenbrücke und der Brauhäuserbrücke wurden der Probebelastung unterzogen.

Im Monate März wurde die neuerliche Offertverhandlung bezüglich der Radezkybrücke eingeleitet. Bei der Rudolfsbrücke gelangte der letzte Gewölbering zur Montierung. Infolge der vollendeten Reconstruction des Storchensteiges konnte an den Abbruch des Montagegerüstes gegangen werden.

Mit dem Gemeinderathsbeschlusse vom 13. April wurde verfügt, daß die Pilgrambrücke nicht, wie ursprünglich gedacht, im Zuge der Bruder mann gasse zur Wiederaufstellung gelange, sondern daß dort eine neue Brücke mit einem Kostenverfordernisse von 14.310 fl. errichtet werde. Der Verkauf des Altmateriales der Pilgrambrücke wurde genehmigt.

Im gleichen Monate gelangten die hölzernen Provisorien des Reinprechtsdorfersteiges und des Magdalenensteiges zum Abbruche. Mit dem Stadtrathsbeschlusse vom 9. März wurde die Versetzung des Wadenrodersteiges zur Dommayergasse, die vorläufige Errichtung eines hölzernen Nothsteiges bei der Haltestelle Hütteldorf-Bad und die spätere Aufstellung einer neuen eisernen Brücke dajelbst angeordnet.

Im April wurde die Probelastung des reconstruierten Storchenssteges durchgeführt. Die Kämpferpöster der Brücke im Zuge der Morizgasse wurden hergestellt und die Wölbung vollendet, ebenso die Einwölbung an Stelle der Nevillebrücke; das alte Provisorium des Storchenssteges wurde abgetragen.

Im Mai wurde mit der Verlegung der Quadern für die Steinverkleidungen der Hiezingerbrücke begonnen. Weiters wurde das rechtsseitige alte Widerlager der Pilgrambrücke abgetragen, die Pflasterung der Rudolfsbrücke vollendet.

Im Monate Juni wurde der provisorische Steg bei der Haltestelle Hütteldorf-Bad ausgeführt und mit der Betonierung der Gewölbe der Hiezingerbrücke begonnen.

Im Monate Juli gelangte das hölzerne Provisorium bei der Hiezingerbrücke zum Abbruche; bei der Schönbrunnerbrücke wurden die eisernen Lehrbögen aufgestellt. Die rechtsseitigen Kämpferpöster der Einwölbung Stiegerbrücke und das linke Widerlager der Einwölbung Pilgrambrücke wurden vollendet.

Der erste Theil des Gewölbes für die Schönbrunnerbrücke wurde fertiggestellt und die Herstellung einer provisorischen Überfahrt für Fahrten des Allerhöchsten Hofes beschlossen.

Der alte Holzsteg an Stelle der Hackingerbrücke beim Bahnhofe Hütteldorf wurde abgetragen.

Im Monate August wurde die provisorische Pflasterung der Hiezingerbrücke und der zweite Gewölbering der Schönbrunnerbrücke fertiggestellt. Bei der Einwölbung Stiegerbrücke wurden die Lehrbögen aufgerichtet und mit der Betonierung begonnen. Bei der Lobkowitzbrücke wurde die Betonierung beendet. Bei dem Provisorium der Hiezingerbrücke wurde der letzte Rest abgetragen.

Im September wurden die Lehrbögen für das Portal der Einwölbung der Hiezingerbrücke aufgestellt, die provisorische mittlere Fahrbahn für den Allerhöchsten Hof über die Schönbrunnerbrücke eröffnet, die untere Gewölbestirne der Stiegerbrücke ausgeführt, die Anschüttung über die unteren Ringe der Lobkowitzbrücke begonnen, die Abtragung des Provisoriums der Lobkowitzbrücke angeordnet und der letzte Gewölbering der Pilgrambrücke fertiggestellt.

Im Monate October erfolgte die Abtragung der Werkgerüste der Badhausbrücke (Dommayersteg), nachdem der frühere Wackenvodersteg hieher verlegt worden war. Die Arbeiten bei der Hiezingerbrücke wurden vollendet, bei der Schönbrunnerbrücke erfolgte die Wölbung des dritten Ringes, bei der Maria-Theresienbrücke die Fertigstellung des flussaufwärtigen Ringes. Das Provisorium Lobkowitzbrücke wurde abgetragen; auf der Einwölbung daselbst wurde die Verlegung der Tramwaygeleise und die Pflasterung durchgeführt. Bei der Pilgrambrücke wurde die untere Gewölbestirne aufgemauert und mit der Anschüttung begonnen. Mit dem Stadtrathsbeschlusse vom 27. October wurde die Herstellung eines Überganges über die Einwölbung zwischen der Hartthausen- und Karl Walthergasse genehmigt.

In den Monaten November und December sind alle an Stelle der früher bestandenen Brücken geplanten Einwölbungen fertiggestellt und nach und nach für den Straßenverkehr eröffnet worden. Ausständig blieb nur noch die Abtragung der eisernen Maria-Theresienbrücke, die im Zuge der Guldbengasse zur Wiederaufstellung gelangt. Ferner wird, wie früher erwähnt, an Stelle des provisorischen Steges bei der Haltestelle Hütteldorf-Bad ein neuer eiserner Steg zu setzen sein, was jedoch erst nach Feststellung des Projectes für die Durchführung des dritten und vierten Geleises der Westbahn möglich wird.

Bei der Hiezingerbrücke ist noch zu erwähnen, daß infolge der Einwölbung die Tramwaylinie über diese Brücke hinaus verlängert werden konnte, so daß sich das Kopfende nicht wie bisher in der Hadikgasse in Penzing, sondern in Hiezing bei der Dampftramwaystation „Neue Welt“ befindet.

Rücksichtlich der Ausführung der eisernen Brücken unterhalb der Tegetthoffbrücke ist Folgendes anzuführen. Der Bau der gesondert zur Vergebung gelangten Radekybrücke wurde auf Grund der Offertverhandlung vom 9. März an die Firma H. Ph. Waagner übertragen.

Am 7. April begann die Übernahme der Eisenorten für die Stubenbrücke, Marzerbrücke, für den Zollamtssteg und für die Radekybrücke in den Werken Witkowitz, Kladno, Aßling, Donawitz und Pichling. Diese Übernahmen, bei denen die vorchriftsmäßigen Proben vorgenommen wurden, waren im August abgeschlossen.

Am frühesten (1. September) gelangte die Marzerbrücke zur Aufstellung. Dieser Zeitpunkt war deshalb gewählt worden, weil das Wasserabzugsprofil durch die Montagegerüste stark verengt wird und es deshalb gerathen schien, das voraussichtliche Ende der Hochwasserzeit abzuwarten.

Am 22. October wurde mit der Aufstellung des Montagegerüsts der Radekybrücke, zur selben Zeit mit der Eisenmontage des Zollamtssteiges und am 9. November mit der Montage der beiden äußersten flussaufwärtigen Träger der Stubenbrücke begonnen.

Mitte November war die Marzerbrücke bis auf die Geländer fertig montiert; dagegen wurde der Fortschritt der Arbeiten an der Stubenbrücke gegen Ende des Jahres durch die quer über die neuen Träger liegenden alten großen Gasrohre der Imperial-Continental-Gas-Association wesentlich behindert.

Der Zollamtssteg war am 18. November fertig montiert. Bei der Radekybrücke waren bis zum Jahreschlusse alle Träger flussabwärts des hölzernen Provisoriums (in einer Breite von ungefähr 20 m) sammt den Querverbindungen montiert.

Hinsichtlich der eisernen Brücken im Gebiete des Stadtparkes ist noch zu erwähnen, daß die Ungarbrücke von sieben Gesperren der früher bestandenen Tegetthoffbrücke gebildet ist, während die restlichen vier Gesperre zufolge Stadtrathsbeschlusses verkauft wurden. Die Karolinenbrücke wurde nach vollzogener Hebung und Verschiebung eingehend untersucht, wobei als nothwendig erkannt wurde, die alte Construction in Gemäßheit der neueren Vorschrift über zulässige Brückenbelastungen durch Einschlebung von zwei Zwischenträgern zwischen die doppelwandigen Hauptträger zu verstärken. Diese Arbeiten wurden am 16. December mit der Aufstellung der Montagegerüste begonnen.

Die Aufstellung der oberhalb der Hiezingerbrücke zur Versetzung gelangenden eisernen Brücken ist mit Ausnahme der Guldenbrücke und des Nikolaisteiges (bei der Haltestelle Hütteldorf-Bad) abgeschlossen.

Die Einwölbung an Stelle der Hiezingerbrücke (Kaiser Franz Josefs-Brücke) bildet das oberste Portale der Wienfluss einwölbung; aus diesem Grunde war bereits mit dem Gemeinderathsbeschlusse vom 11. Juni 1897 eine architektonische Ausgestaltung dieser Einwölbung genehmigt worden. Mit dem Gemeinderathsbeschlusse vom 21. April 1899 wurden nun einige Abänderungen des ursprünglichen Projectes, insbesondere die Ausführung der die Pylonen bekrönenden Adler in Bronze genehmigt. Die Ausführung des plastischen Schmuckes wurde dem Bildhauer Professor Arthur Straßer zum Preise von 24.020 fl. übertragen.

Auf der flussaufwärtigen, mit Stein verkleideten Brückenfacade werden gemäß dem Stadtrathsbeschlusse vom 24. November folgende Inschriften angebracht:

1. im rechtsseitigen Bogenzwickel:

„Begonnen im Jubiläumsjahre MDCCCXCVIII, vollendet MDCCCXCIX“;

2. in linksseitigen Bogenzwickel:

„Unter dem Bürgermeister Dr. Karl Lueger“.

Die Überleitung des Straßenverkehrs von den hölzernen Brückenprovisorien auf die Einwölbungsringe, beziehungsweise auf die neuhergestellten Brücken geschah im Berichtsjahre an folgenden Tagen:

Bei der Hiezhingerbrücke am 12. August, bei der Schönbrunnerbrücke für den Allerhöchsten Hof am 3. September, bei der Lobkowitzbrücke am 18. October, bei der Kaiser Josefs-Brücke am 26. November, bei der Brücke im Zuge der Morizgasse am 20. Juli, bei der Nevillebrücke am 15. Mai, bei der Reinprechtsdorferbrücke am 20. April, bei der Pilgrambrücke am 2. December, bei der Magdalenenbrücke am 8. April, bei der Rudolfsbrücke am 28. Mai, bei der Leopoldsbrücke am 28. Februar und bei der Ungarbrücke am 12. April.

Wie schon erwähnt, war die Aufstellung der eisernen Brücken wegen der Montagegerüste in jene Zeit verschoben worden, in der aller Voraussicht nach keine Hochwässer zu erwarten waren. Es traten auch thatsächlich im Herbst und Winter keine Hochwässer ein. Das Donauhochwasser vom September mit dem Höhepunkte von 5.66 m über den Nullwasserpegel im Strome verursachte an den Wienfluß-Regulierungsarbeiten unmittelbar keinen Schaden, verhinderte aber die Ausräumung der Wienflußsohle bei der Ausmündung in den Donaucanal auf die neue Tiefe von 3.20 m unter Null.

Rücksichtlich der Sicherstellung der Vorflut unterhalb der Radezkybrücke in den Donaucanal wurden mit der Donauregulierungs-Commission Verhandlungen eingeleitet.

Canäle beiderseits des Wienflusses.

Im Berichtsjahre ist der Sammelcanal am linken Ufer des Wienflusses in der Mollardgasse von der Eiterhazygasse im VI. Bezirke bis zur Graumanngasse im XIV. Bezirke mit dem Anschlusse bei der Kaiser Josefs-Brücke an den oberhalb bereits fertiggestellten Sammelcanal und mit den Nothausläufen bei der Gürtelstraße zur Ausföhrung gelangt.

Da bei der Blaugasse einige alte Häuser die Herstellung der endgiltigen Trace verhindern, wurde in dieser kurzen Strecke noch der alte Canal belassen und gelangt nur die Sohle zur Vertiefung.

Das neben dem Sammelcanale liegende große Gasrohr der städtischen Gaswerke machte zahlreiche Versicherungen nothwendig, wofür ein Nachtragscredit von 14.215 fl. bewilligt wurde.

Hiermit ist die programmgemäße Durchführung der beiderseitigen Sammelcanäle mit Ausnahme des Verbindungsstückes Lobkowitzbrücke—Sanitätsstation vollendet. Letztere Herstellung hängt von der Verlegung, beziehungsweise Demolierung, der Sanitätsstation ab.

Beim rechtsseitigen Sammelcanale erfolgte der Anschluß des Spülcanales an das unterste Bassin von Weidlingau; die bezügliche wasserrechtliche Verhandlung fand am 27. October statt.

Der im Vorjahre ausgeföhrte Parallelcanal zum Ottakringer Bachcanale von der Makartgasse bis zur großen Überfallkammer bei der Friedrichsstraße wurde am 27. Juni der Schlußcollaudierung unterzogen.

Am 11. April fand die Offertverhandlung für die Arbeiten, betreffend den Zusammenschluß des linken Cholera-canales mit dem Sammelcanale längs des Donau-canales bei der Stubenbrücke statt, und gelangten diese Arbeiten in den Monaten Mai und Juni zur Durchführung. Am 20. Juni wurde vom Stadtrathe beschloffen, das Wasser des Wiener-Neustädter-Canales zur Spülung des Sammelcanales zu verwenden. Die Art der Durchführung wird jedoch späteren Verhandlungen vorbehalten. Vorläufig ergießt sich dieses Wasser in den Umlaufcanal längs des Wienflusses und gelangt bei der Marzerbrücke zum Ausflusse in das Wienflußgerinne. Die Spülanlage für den Cholera-canal und den Donausammelcanal bei der Stubenbrücke wurde unter einem mit den Arbeiten des Donau-Sammelcanales ausgeführt und wird bei Besprechung des letzteren an anderer Stelle näher behandelt.

Um die Mittelwand des Doppelpfades des Donau-Sammelcanales unterhalb der Wienflußsohle und der Fundamente der Stubenbrücke von dem Drucke der eisernen Träger zu befreien, wurde die Ausführung von eisernen Entlastungsträgern beschloffen.

Oberes Wienflußgebiet.

Im wesentlichen Interesse der von der Commission für Verkehrsanlagen in Wien durchgeführten Regulierungsarbeiten ist es gelegen, daß auch die Regulierung des Wienflusses und seiner Nebenbäche oberhalb dieser Anlagen zur baldigsten Durchführung gelange, da nur auf diese Weise ein Losreißen von Steinen und Schotter von den Ufern und eine Ablagerung derselben in dem Weidlingauer Vorbassin verhindert werden kann. Insoferne ist ein Fortschritt zu verzeichnen, als am 27. November eine informative Besprechung des vom Landesbauamte verfaßten Projectes stattfand, bei der auch der Wunsch nach einer entsprechenden Beitragsleistung seitens der Gemeinde Wien rücksichtlich des Halter- und Mauerbaches und der Thiergartenbäche (mit der Kostenanschlagssumme von 293.000 fl.) ausgesprochen wurde.

Am 18. December fand eine wasserrechtliche Verhandlung für eine Theilregulierung des Wienflusses innerhalb des Gemeindegebietes von Weidlingau bis zur Grenze von Purkersdorf statt. Die Verhandlungen sind noch nicht zum Abschlusse gelangt.

Zur Behebung der Übelstände im oberen Wienflußgebiete sind durch den seitens der Commission für Verkehrsanlagen in Wien bestellten Aufseher zahlreiche Anzeigen wegen mangelhafter Reinhaltung und Erhaltung der Ufer, baufälliger und unbefugt hergestellter Brücken und Stege, im Überschwemmungsgebiete befindlicher Holzlagerungen und Zimmerplätze gemacht worden. Die Anzeigen wurden vom Magistrate an die zuständige k. k. Bezirkshauptmannschaft zur weiteren Amtshandlung geleitet und fanden in zahlreichen Fällen comissionelle Verhandlungen und Begehungen statt. Wenn durch diese Anzeigen auch vielfach die Übelstände behoben wurden, so wird doch eine durchgreifende Verbesserung der bestehenden Zustände erst von der Regulierung des oberen Wienflußgebietes zu erwarten sein.

B. Verkehrsmittel.

a) Lohnfuhrwerk.

Fiafer und Einspänner. — Auch im Jahre 1899 wurden die Verhandlungen wegen der Revision der Betriebsordnung und des Taxtarifes für die Fiafer und Einspänner im Wiener Polizeirayon fortgesetzt; dieselben konnten jedoch umsoweniger zum Abschlusse gebracht werden, als inzwischen eine neue Frage, nämlich die der Einführung der selbstthätigen Fahrpreisanzeiger (Taxameter) in den Vordergrund trat und zu tief

einschneidenden Veränderungen und Umwälzungen auf dem Gebiete des concessionierten Lohnfuhrwerkes in Wien Anlaß gab.

Die freiwillige Verwendung der im § 37 der Statthaltereiverordnung vom 1. December 1891, L.-G.-Bl. Nr. 53, bereits vorgesehenen selbstthätigen Fahrpreisanzeiger (Taxameter) beim Betriebe der concessionierten Fiaker- und Einspannergewerbe im Wiener Polizeirayon war schon mit der Verordnung der k. k. n. ö. Statthaltereiverordnung vom 6. Mai 1898, Z. 40.258, L.-G.-Bl. Nr. 20, geregelt und ein bezüglichlicher (Taxameter-) Tarif genehmigt worden. Nach dieser Verordnung dürfen im Betriebe der concessionierten Fiaker- und Einspannergewerbe nur solche Fahrpreisanzeiger verwendet werden, deren Einrichtung in Verbindung mit der polizeibehördlich festgesetzten Beschreibung die genügende Gewähr für ihr dauernd verlässliches und hinreichend richtiges, Streitigkeiten über die Höhe des Fuhrlohnes möglichst ausschließendes Functionieren bietet, und deren System schon von der k. k. Polizei-Direction genehmigt wird.

Der Tarif für Fahrten mit Taxameterwagen wurde mit obiger Statthaltereiverordnung wie folgt festgesetzt:

1. Tarif für Fiaker mit Fahrpreisanzeigern.

(Schaltung roth.)

(Schaltung blau.)

(Schaltung schwarz.)

A Streckentarif bei Tag:	B Streckentarif bei Nacht:	Zeittarif:
für die — wenngleich nur angefangenen — ersten 500 m Wegstrecke oder 6 Min. Wartezeit 1 K, für je weitere angefangene 250 m Wegstrecke oder 3 Min. Wartezeit 10 h; giltig bis 11 Uhr abends von: (Mai bis Ende September) 6 Uhr früh, (October bis Ende April) 7 Uhr früh.	für die — wenngleich nur angefangenen — ersten 300 m Wegstrecke oder 6 Min. Wartezeit 1 K, für je weitere angefangene 150 m Wegstrecke oder 3 Min. Wartezeit 10 h; giltig von 11 Uhr abends bis: (Mai bis Ende September) 6 Uhr früh, (October bis Ende April) 7 Uhr früh.	für die — wenngleich nur angefangenen — ersten 6 Min. Fahr- sammt Wartezeit 1 K, für je weitere angefangene 3 Min. Fahr- sammt Wartezeit 10 h; demnach für die erste volle Stunde 2 K 80 h, für jede folgende volle Stunde 2 K. Dieser Tarif ist einzuschalten, wenn derselbe frei vereinbart wird; ohne Vereinbarung ist auf Verlangen des Fahrgastes d. Fahrdienst bei Tag mit auf Zeittarif umgeschaltetem (nicht neu eingeschaltetem) Fahrpreisanzeiger fortzusetzen, sobald letzterer wenigstens 6 K Fahrpreis anzeigt.
Extragebühren:		
Ohne Rücksicht darauf, nach welchem der obigen Tarife der Fahrdienst geleistet wird, gebühren dem Wagenlenker an einmaligen Zuschlägen zum Fahrpreise:		
a) für einen vorausbestellten, d. i. nicht sofort nach der Bestellung, sondern erst zu einem bestimmten späteren Zeitpunkte nach derselben mit einer Fahrt oder einer Wartezeit anzutretenden Fahrdienst. 80 h,		
b) für eine nicht vorausbestellte Fahrt, welche von einer Eisenbahn- oder Dampfschiffstation, oder von einem Theater, oder von einem durch die k. k. Polizei-Direction mittels besonderer Kundmachung bezeichneten Schaustellungs- oder Belustigungsorte aus begonnen (nicht schon fortgesetzt) wird 80 „		
c) für das nach Zulässigkeit des Raumes am Kutschbock oder sonst außen am Wagen mitgeführte Gepäck 80 „		
d) für jeden Entgang der nach je zweistündiger unausgesetzter Fahrt dem Wagenlenker laut Betriebsordnung zu gewährenden halbstündigen Rast je 120 „		
Anmerkung. Der Fahrgast ist nicht verpflichtet, mehr Fuhrlohn zu zahlen, als vom Fahrpreisanzeiger angezeigt wird, beziehungsweise an Extragebühren auf demselben eingestellt ist.		

2. Tarif für Einspänner mit Fahrpreisanzeigern.

(Schaltung roth.)

(Schaltung blau.)

(Schaltung schwarz.)

I Streckentarif bei Tag:	II Streckentarif bei Nacht:	Zeittarif:
für die — wenngleich nur angefangenen — ersten 600 m Wegstrecke oder 8 Min. Wartezeit 60 h, für je weitere angefangene 300 m Wegstrecke oder 4 Min. Wartezeit 10 h; giltig bis 11 Uhr abends von: (Mai bis Ende September) 6 Uhr früh, (October bis Ende April) 7 Uhr früh.	für die — wenngleich nur angefangenen — ersten 400 m Wegstrecke oder 8 Min. Wartezeit 60 h, für je weitere angefangene 200 m Wegstrecke oder 4 Min. Wartezeit 10 h; giltig von 11 Uhr abends bis: (Mai bis Ende September) 6 Uhr früh, (October bis Ende April) 7 Uhr früh.	für die — wenngleich nur angefangenen — ersten 8 Min. Fahr= sammt Wartezeit 60 h, für je weitere angefangene 4 Min. Fahr= sammt Wartezeit 10 h; demnach für die erste volle Stunde 1 K 90 h, für jede folgende volle Stunde 1 K 50 h. Dieser Tarif ist einzuschalten, wenn derselbe frei vereinbart wird; ohne Vereinbarung ist auf Verlangen des Fahrgastes d. Fahrdienst bei Tag mit auf Zeittarif umgeschaltetem (nicht neu eingeschaltetem) Fahrpreisanzeiger fortzusetzen, sobald letzterer wenigstens 4 K Fahrpreis anzeigt.
Extragebühren:		
Ohne Rücksicht darauf, nach welchem der obigen Tarife der Fahrdienst geleistet wird, gebühren dem Wagenlenker an einmaligen Zuschlägen zum Fahrpreise:		
a) für einen vorausbestellten, d. i. nicht sofort nach der Bestellung, sondern erst zu einem bestimmten späteren Zeitpunkte nach derselben mit einer Fahrt oder einer Wartezeit anzutretenden Fahrdienst 60 h,		
b) für eine nicht vorausbestellte Fahrt, welche von einer Eisenbahn= oder Dampfschiffstation, oder von einem Theater, oder von einem durch die k. k. Polizei=Direction mittels besonderer Kundmachung bezeichneten Schaustellungs= oder Belustigungsorte aus begonnen (nicht schon fortgesetzt) wird 60 „		
c) für das nach Zulässigkeit des Raumes am Kutschbock oder sonst außen am Wagen mitgeführte Gepäck 60 „		
d) für jeden Entgang der nach je einstündiger unausgesetzter Fahrt dem Wagenlenker laut Betriebsordnung zu gewährenden viertelstündigen Rast je 40 „		
Anmerkung. Der Fahrgast ist nicht verpflichtet, mehr Fuhrlohn zu zahlen, als vom Fahrpreisanzeiger angezeigt wird, beziehungsweise an Extragebühren auf denselben eingestellt ist.		

Wiewohl schon im Jahre 1898 einzelne Einspännerwagen mit Taxametern versehen worden waren, gelangte doch erst im Jahre 1899 diese neue Einrichtung zur allgemeineren Anwendung. Seitens der Genossenschaften der Fiaker und Einspänner wurde sie keineswegs mit Freude begrüßt und war neben anderen Umständen insbesondere der hohe Mietzins, der für die Benützung (einschließlich Reparatur) der käuflich überhaupt nicht überlassenen Taxameter-Apparate seitens der Oesterreichischen Taxameter-Unternehmung, der Eigenthümerin der Apparate, verlangt wurde, nämlich 25 kr. pro Tag und Apparat, die Ursache der ablehnenden Haltung, sowohl der bezeichneten Genossenschaften, als auch der einzelnen concessionierten Lohnfuhrwerker Wien's. Hierzu kam, daß nur ein behördlich genehmigtes System des Taxameters (Westendary & Pieper) vorhanden war und daß seitens der k. k. n.-ö. Statthalterei, nachdem die Einspänner und Fiaker sich zur Annahme des Taxameters nicht entschließen wollten, an mehrere Unternehmer, vornehmlich aber an Otto Freiherrn von Czedit, welcher auch der Oesterreichischen Taxameter-Unternehmung angehört, eine bedeutende Anzahl (163) neuer Einspännerlicenzen, sowie eine kleinere Zahl (14) von Fiakerlicenzen für Taxameterbetrieb im Recurswege verliehen wurden. Auf diese Art kam zu den bisherigen taxameterlosen Einspännerwagen

eine ansehnliche Zahl neuer, mit dem Taxameter ausgerüsteter Lohnfuhrwerke hinzu und Mitte Mai 1899 ließen sich auch mehrere sogenannte Großlicenzbesitzer, nämlich Einspänner-eigenthümer, welche über eine große Licenzenanzahl verfügen, herbei, den Taxameter an ihren Wagen anbringen zu lassen, einerseits um hiedurch eine neuerliche Vermehrung der Licenzen durch die k. k. n.-ö. Statthalterei hintanzuhalten, andererseits veranlaßt durch Vereinbarungen mit Otto Freiherrn von Czedit, welcher einen Theil der ihm verliehenen neuen Einspännerlicenzen an diese Lohnfuhrwerksbesitzer übertragen hatte.

Die Gesamtzahl der zu Ende des Jahres 1899 mit Taxameterapparaten ausgerüstet, in Verkehr gebrachten Einspännerwagen betrug 302, die der Taxameterfiaker 4.

Alle diese Wagen waren mit Apparaten der Oesterreichischen Taxameter-Unternehmung (System Westendarp & Pieper) versehen.

Mit der Action wegen Einführung des Taxameters hängen auch die Erlässe der k. k. n.-ö. Statthalterei vom 23. Februar 1899, Z. 14.789, und vom 10. März 1899, Z. 20.906, zusammen, welche sich auf das Vorgehen gegenüber dem Mißstande der unbefugten Verpachtung von Einspänner- und Fiakergewerben, auf die Schaffung thunlichst vieler geeigneter freier Standplätze (insbesondere auch bei den Stadtbahnstationen) und weiters auf die Umwandlung der in der Betriebsordnung bisher nicht vorgesehenen, sogenannten Wechselstandplätze in freie oder fixe Standplätze beziehen.

Auch die Einführung des Automobilbetriebes beim concessionierten öffentlichen Lohnfuhrwerke gelangte im Jahre 1899 insoferne in ein weiteres Stadium der Entwicklung, als in diesem Jahre mit der Statthalterei-Verordnung vom 19. September 1899, Z. 74.910 (L.-G.- und B.-Bl. Nr. 49), provisorische Bestimmungen bezüglich des Fahrens mit dem Automobilwagen und dem Motorrade auf den öffentlichen Straßen und Wegen erlassen (vergl. Abschnitt X, C „Straßenpolizei“) und ferner seitens des Wiener Magistrates die ersten Licenzen für elektrischen Automobilbetrieb und zwar an Gustav Migotti in der Zahl von 16 verliehen wurden.

Fiaker. — Die Anzahl der Fiakerlicenzen wurde im Jahre 1899 um 20 vermehrt, und zwar durch die im Recurswege erfolgte Verleihung neuer Licenzen an Otto Freiherrn von Czedit, beziehungsweise Ludwig Kreipl, für Fiaker mit Taxameterbetrieb. Neue Fiakerstandplätze wurden im Berichtsjahre nicht errichtet. Die Anzahl der Fiaker bezifferte sich am 31. December 1899 mit 992.

Einspänner. — Neue Einspännerlicenzen wurde im Jahre 1899 insgesammt 227 verliehen, jedoch nur für Taxameterwagen; hievon verlieh die k. k. n.-ö. Statthalterei 223 im Recurswege und nur 4 wurden in erster Instanz vom Magistrate erteilt.

Auch neue Einspännerstandplätze entstanden nur für Taxameterwagen und zwar:
im IV. Bezirke, Frankenberggasse, Ecke der Wiedner Hauptstraße;
im XI. Bezirke, Simmeringer Hauptstraße, vor dem Hause Nr. 99;
im XII. Bezirke, Heßendorferstraße, vor dem Hause Nr. 88.

Ferner wurden die bisherigen Wechselstandplätze: V., Pilgramgasse 17, VIII., Längegasse 2, VIII., Strozzigasse 44, XIV., Diefenbachgasse 48—50, durch Verleihung neuer Licenzen für dieselben theilweise zu fixen Standplätzen von Taxameterwagen umgewandelt.

Standplatzverlegungen fanden folgende statt: Es wurden verlegt:

Der bisherige Hauptstandplatz:

III., Ungargasse 4, vor das Haus III., Ungargasse 12,

V., Reinprechtsdorferstraße 74, vor das Haus V., Schönbrunnerstraße 95/97,

VII., Kaiserstraße 1—3, theilweise vor das Haus, VII., Mariahilferstraße 122, XIV., Arnsteingasse 30—32, vor die Häuser XIV., Mariahilferstraße 189—191, XVIII., Semperstraße 15, vor das Haus 89 der äußeren Gürtelstraße, endlich der bisherige Wechselstandplatz III., Ungargasse 59 vor das Haus III., Ungargasse 50.

Die Gesamtzahl der zu Ende des Jahres 1899 in Wien vorhandenen Einpännerlicenzen betrug 1741.

Stadtlohnfuhrgewerbe. — Dieses Gewerbe ist ein freies und wurde zu Ende des Berichtsjahres insgesamt von 339 Personen ausgeübt, welche zusammen über 1012 Stadtlohnwagen verfügten.

Stellwagen. — Den allgemeinen Stellwagenverkehr besorgten im Berichtsjahre 7 Unternehmer mit zusammen 719 Licenzen, und zwar:

1. Die Wiener General-Omnibus-Gesellschaft mit 468 Licenzen auf 34 Linien;
2. die Österreichische Omnibus-Gesellschaft mit 197 Licenzen auf 14 Linien;
3. Dieß & Hengl mit 15 Licenzen auf den Linien Mauer—Wien (I., Glückgasse), beziehungsweise Wien (XIII., Stadtbahnstation Hiezing) und Wien, XIII., Speisingerstraße—Wien (I., Glückgasse);
4. Michael und Theresie Kitzlers Erben mit 16 Licenzen auf der Linie Ottaring—Hof (beziehungsweise zeitweise Liebhartsthal—ehemalige Lerchenfelderlinie);
5. Johann Redler mit 1 Licenz auf der Linie Fischamend—Wien (III. Hauptstraße, Hotel rother Hahn);
6. Mathias Rühringer mit 2 Licenzen auf der Linie Schwechat—Wien (I., Wollzeile);
7. Rudolf Wannenmacher mit 20 Licenzen auf den Linien Sievering—Hof und Grinzing—Hof.

Franz Thienel, welcher einige Zeit einen Stellwagenverkehr zwischen Ragran und Wien unterhalten hatte, mußte denselben angesichts der ihm durch den Betrieb der elektrischen Tramway Wien—Ragran erwachsenen Concurrenz nach kurzer Zeit wieder einstellen.

Hotel-Omnibusse, welche lediglich die Beförderung von Hotelgästen von und zu den Bahnhof- und Dampfschiffstationen zu besorgen haben, besitzen:

Das Grand Hotel (2 Licenzen), das Hotel Imperial (1 Licenz), das Hotel Bristol (1 Licenz), das Hotel Metropole (1 Licenz), das Hotel Continental (1 Licenz) und das Hotel Kummer (1 Licenz).

Zurückgelegt wurden im Jahre 1899 seitens der Wiener General-Omnibus-Gesellschaft die Concession für die Linie Hezendorf—Englischer Hof und seitens der Österreichischen Omnibus-Gesellschaft die Concession für die Linie Matzleinsdorf (Ziegelofengasse)—Brigittenau (Brigittaplatz).

Eine theilweise Betriebseinstellung und zwar nur für die Winterzeit fand statt auf der Linie Meidlinger Bahnhof—Englischer Hof der Wiener General-Omnibus-Gesellschaft. Neuconcessioniert wurde der Österreichischen Omnibus-Gesellschaft der Betrieb auf der Stellwagenstrecke Salmannsdorf—Währingerlinie. Die genannte Gesellschaft stellte jedoch nach kurzer Zeit diesen Stellwagenverkehr wieder ganz ein.

Außerdem versuchte die Wiener General-Omnibus-Gesellschaft eine Stellwagenverbindung zwischen der Haltestelle „Karlsplatz“ der Stadtbahn und dem Stefansplatz einzurichten, gab jedoch diesen Versuch bald wieder auf, wozu insbesondere auch der Umstand beitrug, daß ein eigener Stellwagenstandplatz mit Rücksicht auf die bestehenden Localverhältnisse am Karlsplatz nicht angewiesen werden konnte.

Eine kurze Zeit hindurch wurde von der Wiener General-Omnibus-Gesellschaft mit einigen Wagen der Strecke Südbahn—Hajenauerstraße von letzterer Straße aus ein Stellwagenverkehr zur Hochschule für Bodencultur unterhalten.

Endlich richtete die Wiener General-Omnibus-Gesellschaft einen Stellwagenverkehr zum Aspanger Bahnhofe durch die Invalidenstraße und Ungargasse ein, womit einem wiederholt geäußerten Wunsche der bezüglichen Bahnverwaltung, beziehungsweise des reisenden Publicums, entsprochen wurde.

Verkürzt wurde die von der Österreichischen Omnibus-Gesellschaft betriebene Stellwagenlinie Richard Wagnerplatz—Handelsquai auf die Strecke Richard Wagnerplatz—Praterstern und die Linie Neugersthof—Sofienbrücke derselben Gesellschaft auf die Strecke Neugersthof—Stefansplatz. Um dafür den Stellwagenverkehr nach Pöygleinsdorf zu verdichten, wurde der Österreichischen Omnibus-Gesellschaft die Bewilligung erteilt, mit den Wagen der letztangeführten Strecke über Neugersthof bis Pöygleinsdorf zu fahren. Weiters wurde der Österreichischen Omnibus-Gesellschaft gestattet, mit den Wagen der erstangeführten Strecke statt bis zum Richard Wagnerplatz bis zur Huttengasse nächst der Stadtbahnstation Ottakring zu fahren.

Sonstige Änderungen der Fahrstrecken sind folgende eingetreten.

Der Wiener General-Omnibus-Gesellschaft wurde gestattet, mit 10 Lizenzen der Linie Hiezing—Stefansplatz und mit 12 Lizenzen der Linie Meidling—Praterstern vom Margarethenplatz ab durch die Griesgasse, Reinprechtsdorferstraße, Untere Bräuhäusgasse zur Schönbrunnerstraße und ebenso retour zu fahren, mit den übrigen Wagen aber die alte Fahrstrecke einzuhalten.

Ferner wurde genehmigt, daß die Wiener General-Omnibus-Gesellschaft die interimistisch nur bis zum Stefansplatz befahrene Brigittenauer Strecke bis zum VI. Bezirke (Stadtbahnhaltestelle Gumpendorferstraße) fortführe, wobei weiters gestattet wurde, nach Bedarf auch den Westbahnhof anzufahren.

Neue Stellwagenstandplätze wurden bewilligt:

1. Der Wiener General-Omnibus-Gesellschaft im II. Bezirke, Ecke Wallenstein- und Rauacherstraße, an Stelle des aufgelassenen, früher von der Österreichischen Omnibus-Gesellschaft benützten Standplatzes am Brigittaplatze;

2. der Österreichischen Omnibus-Gesellschaft nächst der Stadtbahnstation Ottakring in der Huttengasse;

3. der Österreichischen Omnibus-Gesellschaft auf dem Elterleinplatze für die Neuwaldegger Wagen (dieser Standplatz wurde nur kurze Zeit benützt und sodann wieder der frühere Standort Kulmgasse eingenommen);

4. den beiden vorgenannten Gesellschaften in der Fluchtgasse im IX. Bezirke zur Aufstellung der für die Besucher des Colosseums bereit zu haltenden Wagen;

5. der Firma Diez & Hengl nächst der Stadtbahnstation Hiezing vor Klein's Restaurationsgarten (Hiezinger Hauptstraße Nr. 2);

6. der Firma Michael und Therese Kitzlers Erben nächst der bestandenen Lerchenfelderlinie zur Aufstellung von Stellwagen an Sonn- und Feiertagen, sowie zur Zeit des Gräberbesuches (1. und 2. November).

Der während der Zeit des Umbaues der sogenannten Schwender-Realität außer Benützung gestandene Standplatz der Österreichischen Omnibus-Gesellschaft vor den Häusern XIV., Mariahilferstraße 191/193 wurde nach Vollendung der bezüglichen Bauarbeiten wieder seiner früheren Bestimmung übergeben.

Als Standplatz für Borreitpferde wurde neu genehmigt im III. Bezirke der Platz neben dem Pferdestandorte der Wiener Tramway-Gesellschaft; ferner wurden solche Standplätze verlegt im VI. Bezirke von der Luftbadgasse in die Canalgasse (Ecke Gumpendorferstraße) und im VII. Bezirke von Nr. 15 der Neubaugasse in die Neustiftgasse vor das Haus Nr. 65.

Sowohl die beiden Omnibus-Aktiengesellschaften, als auch Rudolf Wannenmacher haben im Jahre 1899 einen neuen verbilligten Zonentarif (Fahrpreise von 4 kr. aufwärts) eingeführt.

Außer dem regulären Stellwagenverkehre wurde noch ein zeitweiliger Stellwagensdienst unterhalten zur Rotunde, zum Ausstellungsplatze der k. k. Landwirtschaftsgesellschaft, zum Sofienjaale, zur Ruderregatta, sowie zur Zeit des Gräberbesuches am 1. und 2. November von und zu den Friedhöfen.

Die Frage der Einführung von Automobil-Omnibussen gelangte auch im Jahre 1899 mangels eines hierzu geeigneten Wagen-, beziehungsweise Motorensystems, nicht zur Erledigung.

b) Verkehr auf dem Wiener Donaucanale.

Über Einschreiten des Magistrates beim k. k. Handels-Ministerium nahm die erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft den während der Winterperiode eingestellten Localverkehr in der Strecke Wien—Prejsburg am 13. April, in der Strecke Wien—Ruszdorf am 21. Mai d. J. wieder auf.

Mit Erlaß der k. k. n.-ö. Statthalterei vom 23. Mai 1899, Z. 45.547, wurde der vorgenannten Gesellschaft die Verlegung des Landungssteiges der Station Ruszdorf für den Localverkehr im Wiener Donaucanale von dem Standorte beim Schwimmthore an die rechtsseitige Anlande unterhalb der Donau-Uferbahnbrücke, sowie die Aufstellung einer Personen-Wartehalle auf dem Treppelwege bewilligt.

Dem concessionierten Auffanger Paul Hillinger wurde durch die k. k. n.-ö. Statthalterei im Einvernehmen mit der Donauregulierungs-Commission laut Erlaß vom 23. Juni 1899, Z. 47.292, die Benützung der Lände am linken Donaucanalufer in einer Länge von 300 m von der Brigittabrücke abwärts zum Berheften und zum Verkaufe von leeren Ruderj Schiffen bis auf Widerruf gestattet.

Da durch die provisorische Verlegung des Obstmarktes am Schanzl die Schaffung eines neuen Landungsplatzes für Obstschiffe nothwendig wurde, bestimmte die k. k. n.-ö. Statthalterei mit Erlaß vom 18. August 1899, daß die Strecke am linken Donauufer zwischen der Augartenbrücke und dem städtischen Holzlagerplatze oberhalb der Station Augartenbrücke der Dampftramway, als provisorischer Landungsplatz für Obstschiffe unter den von der k. k. Donaucanal-Inspection mit Zuschrift vom 23. Juli 1899, Z. 308, bekanntgegebenen Bedingungen benützt werde.

Die Concession zum Betriebe der Kollüberfuhr oberhalb der Brigittabrücke wurde auf Grund der Eingabe des Besitzers Anton Wagner mit Statthalterei-Erlaß vom 30. Jänner 1899, Z. 122.080, für erloschen erklärt.

Ferner hat die k. k. n.-ö. Statthalterei mit Erlaß vom 3. Februar 1899, Z. 4391, dem Wilhelm Raschauer die Concession zum Betriebe der Propellerüberfuhr nächst der Ferdinandsbrücke bis Ende 1899 verlängert.

Endlich hat die k. k. n.-ö. Statthalterei mit Erlaß vom 4. December 1899, Z. 103.484, im Hinblick auf den mangelnden Bedarf den Überfuhrbesitzern Jos. Wohl-

muth und Josef Breier gestattet, daß die in jedem Winter durch die winterlichen Ereignisse gebotene Einstellung des Betriebes der Überfuhr zwischen Rußdorf und Jedlesee bis auf Weiteres vom 16. November bis 15. April ausgedehnt werden darf.

C. Straßenpolizei.

Zur Regelung des Straßenverkehrs wurden vom Magistrate folgende Kundmachungen erlassen:

1. Fahrverbot auf dem Promenadewege am Fuße des Küniglberges im XIII. Bezirke. Das Fahren mit Wagen und Handkarren, das Reiten, sowie das Radfahren wurde mit Kundmachung vom 5. Jänner 1899, Z. 152.983/1898, auf dem Promenadewege zwischen der Gloriettegasse und der Lainzerstraße am Fuße des Küniglberges verboten.

2. Bezüglich des auf den Leopoldsberg führenden, vom Österr. Touristenclub erbauten Weges wurde mit Kundmachung vom 10. Jänner 1899, Z. 209.586/1898, aus Rücksicht für die körperliche Sicherheit und die Sicherheit des Eigenthums das Fahren, Reiten, Viehtreiben auf diesem Wege, jede Beschädigung desselben, sowie der Geländer und Bänke, insbesondere durch Herabwerfen oder Herabrollen von Steinen oder Nachziehen von Lasten (Holzbündeln u.), das Betreten, beziehungsweise das Beschädigen der Culturen, sowie das Wegwerfen brennender Gegenstände verboten.

3. Mit Kundmachung vom 23. Februar 1899, Z. 104.807/1898, wurde die Magistrats-Kundmachung vom 9. Februar 1898, Z. 212.036, außer Wirksamkeit gesetzt und verordnet:

1. Die Verunreinigung der Straßen, Plätze, Flußufer, öffentlichen Anlagen und Baugründe ist verboten. Insbesondere ist das Ausgießen unreinen Wassers und Blutes, das Abbleeren von Schutt, Hauskehricht und sonstigen Abfällen, die Ableitung von faulenden und säulnisfähigen Substanzen und von Stalljauche oder Urath unstatthaft.

2. Der Transport von Cement oder anderer leicht verstaubender Gegenstände in schlecht schließenden Behältern ist verboten.

3. Das Klopfen von Teppichen und Ausstauben von Gegenständen jeder Art auf öffentlichen Straßen, Gassen und Plätzen, sowie das Ausstauben von Abwischtüchern, Kleidern, Wäsche u. aus den Fenstern auf die Straße ist verboten.

4. Die Düngergruben dürfen nicht überfüllt werden, und ist die Ausräumung derselben nach Bedarf in den Morgenstunden und zwar in den Sommermonaten (1. April bis 30. September) bis 9 Uhr morgens, in den Wintermonaten (1. October bis 31. März) bis 10 Uhr vormittags in der Art vorzunehmen, daß hierbei die Umgebung nicht verunreinigt werde. Die Deckel der Düngergruben müssen nach jeder Räumung, beziehungsweise Benützung derselben, wieder ordnungsgemäß geschlossen werden. Die Verladung des Düngers hat womöglich im Innern der Häuser und nicht auf der Straße und die Verführung desselben ohne Zeitversäumnis und mit Vermeidung jeder Straßenverunreinigung zu geschehen. Die Düngewagen müssen derart schließen und beladen werden, daß Jauche nicht durchsickern und feste Stoffe nicht herabfallen können. Diese Wagen müssen mit Ausnahme jener Bezirkstheile, in denen die Düngerverführung an keine Zeit gebunden ist, gedeckt sein.

Auf Grundstücken (Wiesen, Acker, Weingärten) ist eine länger dauernde Ablagerung von Dünger in unmittelbarer Nähe von öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen thunlichst zu vermeiden.

5. Die mit Dünger beladenen Wagen dürfen ohne Unterschied der Jahreszeit im I. Bezirke nach 10 Uhr vormittags, in den Bezirken II bis inclusive IX nach halb 12 Uhr vormittags, in den übrigen Bezirken Wiens nach 1 Uhr Nachmittags nicht mehr verkehren. An den zwei Markttagen, Dienstag und Freitag, ist jedoch die Düngerverführung aus den Bezirken II—XX bis halb 3 Uhr nachmittags gestattet. Ferner ist die Verführung des Düngers an obige Zeitbeschränkungen in folgenden Bezirkstheilen nicht gebunden: Kaiserwäldchen, die oberhalb der Rudolfs-gasse und der Inzersdorferstraße gelegenen Theile des X. Bezirkes, die noch ländlichen Charakter

tragenden, nicht dicht verbauten Theile der ehemaligen Vororte: Hiezing, Penzing, Ottakring, Ober-Döbling, endlich die ehemaligen Vororte: Simmering, Kaiser-Ebersdorf, Hegendorf, Altmannsdorf, Lainz, Speising, Ober- und Unter-St. Veit, Hacking, Hütteldorf, Baumgarten, Breitensee, Dornbach, Neuwaldegg, Pöggeldsdorf, Gersthof, Neustift am Walde, Salmannsdorf, Unter-Döbling, Ober- und Unter-Sievering, Grinzing, Heiligenstadt, Rusdorf, Kahlenbergerdorf und Josefisdorf.

6. Die Abfuhr von Tranke, Spülschlamm, Knochen, Küchenabfällen und Speiseresten hat womöglich täglich nur in gut geschlossenen Gefäßen auf bedeckten Wagen innerhalb der im Punkte 5 für Düngerfahren bestimmten Zeit zu geschehen.

Der Transport frischer Trebern und Schlempe, letztere in gut verschlossenen Gefäßen, ist an diese Bestimmung nicht gebunden; es dürfen sich jedoch vor Brauthäusern, Spiritus- und Presshefefabriken zc. Wagen vor 4 Uhr morgens zum Abholen dieser Gegenstände nicht aufstellen.

7. Die Hinterlegung des Unrathes bei Räumung der Canäle und Senkgruben auf der Straße ist verboten; derselbe ist vielmehr gleich auf bereitgehaltene Wagen, deren Truhen wasserdicht und mit Deckeln verschließbar sein müssen, zu laden und es ist dafür zu sorgen, daß beim Wegführen kein Unrath verschüttet werde.

8. Das Hineinwerfen von Abfällen jeder Art aus den Haushaltungen und gewerblichen Betrieben in die Hauscanäle, Wasserläufe und Aborte, sowie das Hineinwerfen thierischer Abfälle in Senk- und Düngergruben ist untersagt, und es haben insbesondere die betreffenden Gewerbetreibenden für die entsprechende, thunlichst rasche Entfernung aller unbrauchbar gewordenen animalischen Abfälle auf die zur Ablagerung und Vertilgung bestimmten Plätze zu sorgen.

9. Ebenso ist es untersagt, sehr heiße, saure oder alkalische Flüssigkeiten und Dämpfe oder andere Stoffe in die Canäle abzulassen, welche geeignet sind, die Canalwandungen und die Canalsohle zu beschädigen, das Austreten von Canalgasen auf die Straße oder in benachbarte Wohnungen oder die plötzliche Entwicklung gesundheitschädlicher Gase innerhalb der Canäle zu fördern. Die Ableitung solcher Flüssigkeiten in Canäle ist nur nach erfolgter Unschädlichmachung derselben durch Verdünnung, Abkühlung, Sedimentierung, Neutralisation zc. gestattet. Es ist allgemein untersagt, flüchtige, leicht entzündliche Stoffe oder gar explosive Flüssigkeiten und solche Rückstände in Canäle und Senkgruben abzulassen.

10. Die Hauseigenthümer und Administratoren werden beauftragt, für die möglichste Reinhaltung des Innern der Häuser, namentlich der Haus- und Lichthöfe, der Aborte und Pissoire, der Ställe und Düngergruben Sorge zu tragen, überhaupt alles zu vermeiden, wodurch der Boden verunreinigt und die Luft verdorben werden kann.

Bereits verwendete, übelriechende Stallstreu darf nicht ausgebreitet, getrocknet und sodann wieder verwendet werden.

Es ist auch untersagt, aus den Häusern, insbesondere auch aus den Geschäftslocalen Kehricht, Schutt, verendete Thiere oder was immer für Abfallstoffe oder Unrath auf die Gasse zu kehren oder zu werfen.

Es ist ferner verboten, vor dem Eintreffen des Kehrichtsammelwagens die Straße mit den Kehrichtgefäßen zu betreten oder gar die Straße oder die Trottoire mit den Gefäßen zu verstellen. Endlich dürfen die Mistbehälter nach ihrer Entleerung auf der Straße nicht ausgestaubt oder ausgeklopft werden.

Übertretungen dieser Vorschrift werden mit Geldstrafen bis zum Betrage von 200 fl. oder mit Arreststrafen bis zu 14 Tagen geahndet.

4. Bezüglich der Reinigung der Trottoire und Fußwege wurde mit Kundmachung vom 18. März 1899, Z. 49.919, Folgendes angeordnet:

Auf Grund des Circulars der k. k. n.-ö. Landesregierung vom 28. April 1899 und des § 93 des Gemeindefatates für die k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vom 19. December 1890, L.-G.-Bl. Nr. 45, werden die Eigenthümer, Administratoren oder Besorger der Häuser, der Baugründe oder sonstigen Plätze sowohl in der inneren Stadt, als auch in den übrigen Gemeindebezirken, in den Bezirken XI, XII, XIII, XIV, XV, XVII, XVIII und XIX nur innerhalb der verbauten geschlossenen Bezirkstheile verpflichtet, die Fußwege in der ganzen Ausdehnung ihrer Realität und zwar ohne Unterschied, ob dieselben gepflastert oder ungepflastert sind, in der Zeit vom 15. April bis 15. October bei trockener Witterung täglich zweimal, und zwar vormittags zwischen 7 und 8 Uhr, nachmittags zwischen 2 und 3 Uhr besprengen, bei

nasser Witterung aber vom Koth reinigen zu lassen. Von dieser Verfügung sind auch die Fußwege vor den öffentlichen Gebäuden nicht ausgenommen.

Das Reinigen (Kehren) der Trottoire und Fußwege ist bei trockener Witterung erst nach dem Bespritzen dieser Wege vorzunehmen.

In solchen engen Gassen, in denen keine abgegrenzten Fußwege bestehen, ist längs der betreffenden Realität ein Flächenraum in der Breite von mindestens 1.25 m zu bespritzen, beziehungsweise zu reinigen.

In jenen Theilen des X. bis inclusive XIX. Bezirkes, in welchen dem Eigentümer der Realität das zur Bespritzung erforderliche Wasser nicht zur Verfügung steht, kann der Herr Bezirksamtsleiter nach Bedarf von der Verpflichtung zur Bespritzung der Fußwege entheben.

Die Nichtbefolgung der Anordnungen dieser Kundmachung wird vom Magistrat nach dem erwähnten Circulare der k. k. n.-ö. Landesregierung und nach § 93 des Gemeindestatutes mit einer Geldstrafe bis zum Betrage von 200 fl. ö. W. oder mit einer Arreststrafe bis zu 14 Tagen geahndet.

5. Zur Vermeidung von Unglücksfällen, welche bei Schneefall oder Glatteis für die Fußgeher entstehen könnten, wurde auf Grund der Regierungsverordnung vom 14. Jänner 1837, Z. 2879, und des § 93 der Gemeindeordnung für Wien mit Kundmachung vom 8. October 1899, Z. 172.601, Folgendes verordnet:

1. Die Eigentümer, Administratoren, Pächter oder Besorger der Häuser, der Baugründe oder sonstigen Plätze in sämtlichen Bezirken Wien's, in den Bezirken X bis inclusive XIX nur innerhalb der verbauten, geschlossenen Bezirkstheile, haben bei einem Schneefalle das Trottoir oder den Gehweg längs ihrer Realität schleunigst vom Schnee zu reinigen und sohin, wenn das Trottoir oder der Gehweg gepflastert ist, allsogleich mit Sand oder Asche bestreuen zu lassen. Bei Glatteis ist das Trottoir oder der Gehweg jederzeit allsogleich mit Sand oder Asche bestreuen zu lassen.

Ist das Trottoirpflaster über 2 m breit, so ist von Seite der Hauseigentümer, Administratoren, Pächter oder Hausbesorger dasselbe nur in einer Breite von 2 m von der Hausflucht gegen die Straße vom Schnee und Eis zu reinigen und mit Sand oder Asche bestreuen zu lassen, bei Glatteis aber das Trottoir in seiner ganzen Breite bestreuen zu lassen.

In Gassen, wo keine eigentliche Trottoirpflasterung besteht, ist von Seite der Hauseigentümer, Administratoren, Pächter oder Besorger ein Fußweg von mindestens 1.25 m 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 Bestreung jedesmal zeitlich früh, und zwar längstens bis 7 Uhr morgens, bei fortbauerndem 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 Abladepätze zu bringen. Der Transport hat in der Weise zu geschehen, daß ein Herabfallen des Schnees auf die Straße vermieden wird. Um das Abstürzen größerer Schneemassen von den Dächern auf öffentliche Verkehrswege zu verhüten, sind die Dächer bei größerer Ansammlung von Schnee, namentlich dort, wo Schneefänge nicht vorhanden sind, mit thunlichster Beschleunigung von den angesammelten Schneemassen zu reinigen.

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 von den magistratischen Bezirksämtern nach der erwähnten Regierungsverordnung und nach § 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 Bestreung und bei Absturz von angehäuften Schneemassen die Anzeige im Grunde des § 335, beziehungsweise 431 des St.-G. 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 Bestreung der Gehwege, sowie die Beseitigung von absturzgefährlichen Schneeanfassungen auf den Dächern rechtzeitig erfolge, auf ihrem in den frühen Morgenstunden vor-

zunehmenden Kundgange die Verpflichteten etwa durch Läuten an der Hausthorglocke an ihre diesfällige Obliegenheit zu erinnern und Zuwiderhandelnde zur Strafamtshandlung anzuzeigen. Den städtischen Aufsichtsorganen steht das gleiche Anzeigerecht zu.

6. Zur Regelung des Verkehrs für das Sand-, Schotter- und Steinfuhrwerk von und zur Türkenchanze, sowie durch die Genzgasse wurden unter gleichzeitiger Aufhebung der Magistrats-Kundmachungen vom 8. Juli 1898, Z. 79.739, und vom 5. Jänner 1899, Z. 186.316, mit Kundmachung vom 16. November 1899, Z. 183.497, folgende Anordnungen getroffen:

1. Das Befahren der Türkenchanzstraße im XVIII. Bezirke mit beladenem Sand-, Schotter- und Steinfuhrwerke ist verboten.

2. Für das zwischen der Gersthofersstraße und dem Währinger-Gürtel verkehrende Sand-, Schotter- und Steinfuhrwerk ist die Fahrt durch die Genzgasse in der Richtung von der Gersthofersstraße zum Währinger-Gürtel unbeschränkt, in der entgegengesetzten Richtung aber nur in den frühen Morgenstunden gestattet, so daß das bezeichnete Fuhrwerk spätestens um $\frac{1}{2}$ 7 Uhr morgens die Genzgasse verlassen haben muß.

Zur übrigen Tageszeit hat das bezeichnete Fuhrwerk in der Richtung vom Währinger-Gürtel zur Gersthofersstraße die bisher vorgeschriebene Route durch die Kreuzgasse gegen die Überbrückung der Borortelinie der Stadtbahn und durch die Gersthofersstraße einzubalten.

3. Das zwischen der Türkenchanze und Döbling verkehrende Sand-, Schotter- und Steinfuhrwerk hat den zur Hartäckerstraße führenden Theil der Hochschulstraße, sowie die Feldwege dafelbst, die Hartäcker-, Chimani- und Willrothstraße zu benutzen.

Übertretungen dieser Anordnungen werden mit Geldstrafen bis zum Betrage von 200 fl. ö. W. oder mit Arrest bis zu 14 Tagen geahndet.

7. Mit Kundmachung vom 23. November 1899, Z. 200.241, wurde bezüglich der Aufgrabungen des Straßenkörpers auf Grund des § 93 des Gemeindestatutes angeordnet:

Wer zum Zwecke der Durchführung irgend welcher Arbeiten bemüht ist, den Straßenkörper aufbrechen zu lassen; hat bei jeder Aufgrabung seinen Namen unter Bezeichnung der die Aufgrabung bedingenden Arbeit an einer in die Augen fallenden Stelle, wenn sich jedoch die Aufgrabung auf eine Länge von 50 m erstreckt, sowohl am Beginne, als am Schlusse, und bei Aufgrabungen über 50 m in Entfernungen von 50 zu 50 m, immer aber, ohne Rücksicht auf die Länge der Aufgrabung, bei jeder Straßenkreuzung in leicht lesbarer Weise anzubringen und bis zur Wiederinstandsetzung des Straßenkörpers zu belassen, insoferne er nicht schon hiezu durch das Gesetz vom 26. December 1893, R.-G.-Bl. Nr. 193 (§ 20), verpflichtet ist.

Die Außerachtlassung dieser Anordnung wird in Gemäßheit des § 93 des eingangs citirten Gesetzes mit Geldstrafen bis zum Betrage von 200 fl. oder mit Arrest bis zu 14 Tagen geahndet.

Bezüglich des Fahrens mit Automobilwagen und Motorrädern auf öffentlichen Straßen und Wegen wurden mit Verordnung der k. k. n.-ö. Statthalterei vom 19. September 1899, Z. 74.910, L.-G.-u. B.-Bl. Nr. 49, folgende provisorische Bestimmungen getroffen:

Bis zur Erlassung gesetzlicher, das Fahren mit dem Automobilwagen und Motorrade auf öffentlichen Straßen und Wegen regelnder Vorschriften wird aus Rücksichten für die öffentliche Sicherheit und auf Grund der bestehenden straßengesetzlichen Bestimmungen verordnet:

§ 1. Automobilwagen (Motorräder) dürfen nach Maßgabe dieser Verordnung und abgesehen von dem im § 25 festgesetzten Ausnahmen alle öffentlichen Fahrstraßen und Gemeindefahrwege befahren.

§ 2. Nachstehende Bestimmungen haben auf das Fahren mit dem Automobilwagen (Motorrade) sinngemäße Anwendung zu finden:

- a) die §§ 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22 und 24 der niederösterreichischen Straßenpolizei-Ordnung für die öffentlichen nichtärarischen Straßen, vom 10. October 1875, L.-G.-Bl. Nr. 62;
- b) die §§ 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17 und 19 der provisorischen Straßenpolizei-Ordnung für die Reichsstraßen im Erzherzogthume Österreich unter der Enns vom 8. April 1888, L.-G.-Bl. Nr. 27;

- c) die bestehenden, vom Wiener Magistrat und der k. k. Polizei-Direction für Wien, beziehungsweise für den Wiener Polizeirayon erlassenen straßenpolizeilichen Verordnungen;
- d) die Bestimmungen des § 21 der Verordnung der niederösterreichischen Statthalterei vom 1. December 1891, L.-G.-Bl. Nr. 53, betreffend die Betriebsordnung für die Zweispänner (Ziater) und Einspänner im Wiener Polizeirayon;
- e) die Bestimmungen des § 27 der Wiener Stellwagen- (Omnibus-) Ordnung (Statthalterei-Kundmachung vom 16. December 1880, L.-G.-Bl. Nr. 43).

§ 3. Mit Rücksicht auf das große Eigengewicht der Last-Automobilwagen werden die Bestimmungen des § 11 der niederösterreichischen Straßenpolizei-Ordnung für nichttärarische Straßen (abgeändert durch das Gesetz vom 1. December 1880, L.-G.-Bl. Nr. 37), beziehungsweise des § 8 der Straßenpolizei-Ordnung für niederösterreichische Reichsstraßen dahin ergänzt, daß bei einem Gesamtgewichte (Wagen- und Ladegewicht) von mehr als 3000 kg die Radfelgenbreite 10 cm und bei einem Gesamtgewichte von mehr als 4500 kg die Radfelgenbreite 15 cm zu betragen hat.

Last-Automobile mit einem Gesamtgewichte von mehr als 7300 kg dürfen in der Regel auf öffentlichen Straßen und Wegen, sowie über die im Zuge derselben befindlichen Brücken nicht verkehren.

Das Befahren der Brücken ist überdies eingeschränkt durch die Tragfähigkeit derselben, welche in der Regel auf dem Brückenobjecte ersichtlich gemacht ist.

Das Befahren von derlei Straßen und Brücken mit schwereren als den oben angeführten Gesamtlasten ist an die Bewilligung der betreffenden Straßenverwaltung gebunden.

§ 4. Wettfahren mit Automobilwagen (Motorrädern) auf öffentlichen Straßen sind als den Verkehr auf denselben behindernd (§ 13 der niederösterreichischen Straßenpolizei-Ordnung für die öffentlichen nichttärarischen Straßen, beziehungsweise § 10 der niederösterreichischen Straßenpolizei-Ordnung für die Reichsstraßen) im allgemeinen verboten.

Eine ausnahmsweise Bewilligung kann über Zustimmung der betreffenden Straßenverwaltung im Polizeirayon Wien von der Wiener Polizei-Direction, außerhalb desselben aber von den zuständigen politischen Bezirksbehörden unter den erforderlichen, in jedem einzelnen Falle festzusetzenden Bedingungen erteilt werden.

Vorstehende Bestimmungen finden auch auf Fahrten zum Zwecke der Erprobung von neuen, noch nicht genehmigten Automobiltypen (§ 5) Anwendung.

§ 5. Nur solche Automobilwagen (Motorräder) dürfen im öffentlichen Straßenverkehre benützt werden, welche in Bezug auf das System des Motors, der Transmission, der Bremsen, der Lenkung und der Sicherheitsvorrichtungen behördlich geprüft und genehmigt wurden.

Die Genehmigung kann entweder für einzelne Fahrzeuge oder über Einschreiten des Erzeugers, welcher mehrere Fahrzeuge nach gleichem Muster herzustellen beabsichtigt, für eine bestimmte Type erteilt werden (§ 9). Diese Genehmigung kann aus triftigen Gründen zurückgezogen werden.

§ 6. Die niederösterreichische Statthalterei bestellt zur Vornahme der vorerwähnten Prüfung eine oder nach Bedarf auch mehrere zunächst aus Sachverständigen zusammengesetzte Commissionen und entscheidet auf Grundlage des Commissionsgutachtens über die Zulässigkeit des Fahrzeuges, beziehungsweise der betreffenden Type.

§ 7. Das Ansuchen um Zulassung ist bei der niederösterreichischen Statthalterei zu überreichen und muß enthalten:

1. Name und Wohnsitz des Zulassungswerbers.

2. Die technische Beschreibung des zu überprüfenden Fahrzeuges (Type) in zwei Exemplaren;

dieselbe hat zu umfassen:

- a) allgemeine Beschreibung des Wagens;
- b) System des Motors;
- c) Kraftquelle des letzteren;
- d) Tourenzahl und Leistung des Motors in Pferdekraften;
- e) Beschreibung der Transmission und Lenkvorrichtung;
- f) Zahl und Art der Bremsvorrichtungen, sowie das Übersetzungsverhältnis derselben;
- g) Beschreibung der Beleuchtungs- und Signalvorrichtungen;
- h) Radstand, Wagengewicht, Spurweite, Felgenbreite, Felgenbelag, größte Länge, Breite und Höhe des Wagens;
- i) Zahl und Adhäsionsgewicht der gebremsten Räder;
- k) bei Explosionsmotoren Beschreibung der Zünd- und Kühlvorrichtungen;
- l) bei elektrischen Motoren Beschreibung der Accumulatoren und der verwendeten Dynamomaschine.

3. Ebenfalls in zwei Exemplaren die cotierte Zeichnung des Wagens in einem Fünftel natürlicher Größe (Planformat 21/34 cm), aus welcher der Motor sammt Transmission, sowie die Läut- und Bremsvorrichtung des ersteren zu ersehen ist.

4. Name und Wohnsitz des Wagenerzeugers.

§ 8. Die im § 6 bezeichnete Prüfungscommission begutachtet auf Grund der technischen Beschreibung und Zeichnung, sowie auf Grund einer Probefahrt, welche mit dem zu prüfenden, beziehungsweise bei Typengenehmigung mit einem dieser Beschreibung und Zeichnung entsprechenden Fahrzeuge vorgenommen wird, ob das Fahrzeug (Type) für den öffentlichen Straßenverkehr zulässig ist oder nicht.

Stehen der Zulassung Bedenken nicht entgegen, so fertigt die Statthalterei dem Gesuchsteller eine amtliche Bescheinigung über die Genehmigung des betreffenden Fahrzeuges, beziehungsweise der bezüglichen Type aus.

Letztere hat die im § 7 unter Punkt 1, 2 und 4 erwähnten Angaben, eine schematische Zeichnung des Fahrzeuges und bei Typengenehmigung überdies noch die behördliche Typennummer zu enthalten.

Wird ein Fahrzeug, beziehungsweise eine Type als für den öffentlichen Verkehr unzulässig befunden, so weist die Statthalterei das gestellte Ansuchen unter Bekanntgabe der Gründe ab.

§ 9. Der Erzeuger der genehmigten Type, beziehungsweise der inländische Vertreter desselben hat bei der Ablieferung des Fahrzeuges dem Käufer eine Abschrift der amtlichen Zulassungsbescheinigung (§ 8) auszufolgen, welche die fortlaufende Erzeugungsnummer des in den Handel gebrachten Fahrzeuges, sowie die Bestätigung, daß das Fahrzeug mit der genehmigten Type übereinstimmt, zu enthalten hat.

Jeder Besitzer eines Automobilfahrzeuges hat vor der Inbetriebsetzung desselben die zum Fahrzeuge gehörige Bescheinigung, in Wien von der k. k. Polizeidirection, am Lande von der politischen Behörde seines Wohnsitzes vidieren zu lassen.

Bei Besitzwechsel obliegt die gleiche Vidierungspflicht dem Bestiznachfolger.

§ 10. Amtliche Bescheinigungen der zuständigen Behörden der übrigen Kronländer haben auch für Niederösterreich Gültigkeit.

Für von auswärts kommende Automobilwagen (Motorräder), welche eine solche Zulassungsbescheinigung nicht besitzen, ist binnen 14 Tagen, vom Eintrittstage gerechnet, bei der k. k. n.-ö. Statthalterei die Genehmigung zu erwirken; den Eintrittstag hat sich der Reisende von der dem Eintrittspunkte zunächst gelegenen Gemeindebehörde bestätigen zu lassen.

Vorschriften, betreffend die Construction, Erhaltung und Ausrüstung.

§ 11. Jeder Automobilwagen (Motorrad) — das Motorzweirad ausgenommen — ist mit zwei von einander unabhängigen, kräftig wirkenden Bremsvorrichtungen zu versehen, von welchen eine unmittelbar auf die Treibräder einwirkt. Dieselbe muß derart übersezt sein, daß es dem Lenker möglich ist, die Treibräder nach Anziehen der Bremse zum Gleiten zu bringen. Eine der beiden Bremsen muß mit dem Fuße zu betätigen sein.

§ 12. Um auf Steigungen den Wagen gegen ein unbeabsichtigtes Rückwärtsrollen zu versichern, ist jeder Automobilwagen mit einer sicher wirkenden Bergstütze oder mit einem Sperrfelgel zu versehen. Beide müssen vom Sitze des Wagenlenkers auch während der Fahrt ein- oder aus-gelöst werden können.

§ 13. Jeder neu zu erbauende Automobilwagen ist mit einer Reversiervorrichtung, welche das langsame Rückwärtsfahren ermöglicht, auszurüsten.

§ 14. Der Lenkapparat (Lenkstange, Hebel oder Rad), ebenso die Hebel zum Geschwindigkeitswechsel, zur Regulierung des Motorganges und zur Abstellung desselben, ferner die Signalhuppen und eventuell sonstigen Sicherheitsapparate müssen vor den Lenkersitz derart bequem erreichbar angebracht sein, daß der Lenker sein volles Augenmerk der Fahrbahn zuwenden und sämtliche Theile bedienen kann, ohne den Blick von ersterer abwenden zu müssen.

Die ganze Anordnung muß derart gewählt sein, daß der Lenker auch bei Nachtfahrten die verschiedenen Griffe mit der Hand leicht finden kann, ohne durch Verwechslung der Griffe eine Gefahr herbeizuführen.

§ 15. Die Benzin-, Petroleum- oder Gasreservoirs von Automobilwagen mit Explosionsmotoren müssen aus festem Materiale dicht schließend hergestellt und im Wagen in solcher Weise angebracht sein, daß dieselben vom Motor vollständig isoliert sind und weder durch dessen Wärmeentwicklung, noch durch die Hitze der Auspuffgase oder durch die Sonnenhitze beeinflusst werden können.

Accumulatoren müssen ebenfalls derart gesichert eingebaut sein, daß ein Versprühen von Säure ausgeschlossen ist.

§ 16. Jeder Automobilwagen (Motorrad) muß mit einer gut hörbaren Signalhuppe ausgerüstet sein. Diese ausschließlich den Automobilfahrzeugen dienende Signalvorrichtung darf bei anderen Straßenfuhrwerken nicht angewendet werden.

§ 17. Jedes Motorrad muß mit mindestens einer, jeder Automobilwagen mit mindestens zwei gut leuchtenden, mit farblosen Gläsern ausgerüsteten Signallaternen versehen sein, welche bei Automobilwagen sowohl die seitliche Begrenzung des Wagens markieren, als den Lichtschein auch derart auf die Fahrbahn werfen, daß letztere wenigstens auf 2) m vor dem Wagen vom Lenker übersehen werden kann.

Die Aussicht des Lenkers darf in der Fahrtrichtung weder durch Wagenteile noch durch Fahrgäste behindert sein.

§ 18. Mit jedem Automobilwagen muß ein Kreis von 6 m Radius, mit jedem Motorrad ein solcher von 3 m Radius befahren werden können.

§ 19. Jeder Automobilwagen (Motorrad) hat an gut sichtbarer Stelle die Firmatafel des Erzeugers zu tragen, auf welcher außer dem Namen des Erzeugers die behördliche Typennummer und die fortlaufende Erzeugungsnummer ersichtlich sein muß. (§§ 8 und 9.)

Sicherheitsvorschriften, betreffend die Lenkung und den Verkehr.

§ 20. Der Lenker darf das Automobil (Motorrad) nicht verlassen, bevor er die Maschine abgestellt und die Bremse angezogen hat. Auch hat er Vorforge zu treffen, daß sein Fahrzeug nicht durch Unberufene in Bewegung gesetzt werden kann.

§ 21. Die Fahrgeschwindigkeit darf in geschlossenen Orten nicht größer sein, als die eines Pferdes im frischen Trabe.

Die Fahrgeschwindigkeit kann außerhalb geschlossener Ortschaften mäßig gesteigert werden, jedoch nur bei ebenen, breiten, geraden und wenig belebten Straßen.

§ 22. Die Fahrgeschwindigkeit muß vermindert werden und nöthigenfalls der Automobilwagen (Motorrad) ganz angehalten werden, wenn das Herannahen dieses Fuhrwerkes Pferde und andere Thiere erschreckt und dadurch Veranlassung zu Unordnungen oder Unglücksfällen gegeben sein kann.

Bei Begegnung der von Mitgliedern des Allerhöchsten Hofes benützten Wagen hat der Lenker des Automobilwagens (Motorrades) ganz besondere Vorsicht anzuwenden.

§ 23. Bei Märkten in schmalen Gassen, wo zwei Wagen nebeneinander nicht vorbeifahren können, bei Straßenabschränkungen, bei starken Straßenkrümmungen und Kreuzungen auf Brücken und starker Neigung der Straße u. s. w. darf nicht schneller als im Tempo der Fußgeher gefahren werden. Der Lenker darf erst wieder schneller fahren, sobald er die Überzeugung hat, daß dies ohne Gefahr möglich ist.

§ 24. Das Warnungssignal ist im Bedarfsfalle stets rechtzeitig zu geben.

§ 25. Der k. k. Polizei-Direction in Wien im Einvernehmen mit dem Wiener Magistrat, sowie den Ortspolizeibehörden bleibt es vorbehalten, auf einzelnen Fahrstraßen innerhalb der geschlossenen Ortschaften, dann wenn die Straßen besonders enge und gleichzeitig stark befahren sind, für die Zeit des starken Verkehrs oder aus sonstigen öffentlichen Rücksichten das Fahren ganz oder für eine bestimmte Zeit zu untersagen. Durch solche Verbote darf jedoch die Durchfahrt durch ganze Orte oder auch nur durch Ortsteile, sowie die Zubringung von Automobilwagen (Motorrädern) in die in solchen Ortsteilen gelegenen Häuser nicht unmöglich gemacht werden (§ 2) des Gesetzes vom 19. April 1894, L.-G.- und V.-Bl. Nr. 20, betreffend die Herstellung und Erhaltung der öffentlichen nichtärarischen Straßen und Wege, und § 26, P. 3, der n.-ö. Gemeinde-Ordnung vom 31. März 1864, L.-G.- und V.-Bl. Nr. 5.)

Derlei Fahrverbote sind in Wien seitens der k. k. Polizei-Direction in der üblichen Weise kundzumachen. In allen anderen Orten des Landes sind dieselben an den einzelnen in Betracht kommenden Straßen und Plätzen auf Anschlagtafeln ersichtlich zu machen.

Die k. k. n.-ö. Statthalterei kann im Einvernehmen mit dem n.-ö. Landesaussschusse nach Anhörung der Straßenverwaltung auf einzelnen nicht ärarischen Fahrstraßen außerhalb des Gemeindegebietes von Wien aus Sicherheitsrücksichten den Verkehr mit Automobilwagen ganz oder streckenweise verbieten. Derartige Fahrverbote werden ebenfalls durch Anschlagtafeln ersichtlich gemacht werden.

§ 26. Der Besitzer eines Automobils oder Motorrades ist dafür verantwortlich, daß das Fahrzeug nur von solchen Personen gelenkt werde, welche die volle Befähigung hiezu besitzen, und haftet der

Besitzer für jeden durch Unfähigkeit, Unachtsamkeit oder Leichtsinns des Lenkers hervorgerufenen Schaden oder Unfall.

§ 27. Der Wagenlenker hat die Bescheinigung über die Genehmigung seines Fahrzeuges (Type; §§ 8 und 9) mit sich zu führen und über Verlangen den Sicherheitsorganen vorzuweisen. Bei Beanständungen durch Sicherheits- oder Straßenaufsichtsorgane ist der Lenker verpflichtet, sofort anzuhalten.

§ 28. Gewerbemäßig betriebene Personen- oder Lasten-Transport-Unternehmungen, bei welchen Automobilwagen (Motorräder) in Anwendung gelangen, sind außer den in dieser Verordnung enthaltenen auch den jeweiligen besonderen gewerbepolizeilichen Vorschriften unterworfen.

§ 29. Übertretungen der Vorschriften dieser Verordnung sind, insofern sie nicht unter das allgemeine Strafgesetz fallen oder nach Maßgabe der für das Erzherzogthum Oesterreich unter der Enns gültigen Straßenpolizei-Ordnungen vom 10. October 1875, L.-G.- und V.-Bl. Nr. 62, und vom 8. April 1888, L.-G.- und V.-Bl. Nr. 27, zu ahnden sind, nach der Ministerial-Verordnung vom 30. September 1857, R.-G.-Bl. Nr. 198, zu bestrafen.

§ 30. Alle activen Personen der bewaffneten Macht und der Gendarmerie sind den Vorschriften dieser Automobil-(Motorräder-) Fahrordnung nur insofern unterworfen, als sich dieselben außer der militärischen Actiue befinden oder sich bei der Lenkung der Civilkleidung bedienen. Aber auch in diesen Fällen ist sich bei Beanständungen auf die Erstattung der Anzeige an die zuständige Militärbehörde zu beschränken.

§ 31. Diese Verordnung tritt mit dem Tage ihrer Kundmachung in Kraft.

Die von der k. k. Polizei-Direction in Wien bisher ausgefertigten Bescheinigungen behalten ihre Gültigkeit bis 31. December 1899.

Zur Vornahme der im § 5 der vorstehenden Verordnung vorgesehenen Prüfung wurde mit Kundmachung der k. k. n.-ö. Statthalterei vom 28. October 1899, Z. 94.421, L.-G.- und V.-Bl. Nr. 64, vorläufig eine Prüfungscommission bei der k. k. n.-ö. Statthalterei bestellt.

Bezüglich der Vorlage der Gesuche um Ertheilung von Concessionen zum Betriebe von Personen-Transport-Unternehmen mittels Motorwagen an das k. k. Ministerium des Innern hat die k. k. n.-ö. Statthalterei mit Erlaß vom 21. September 1899 Z. 82.551, Nachfolgendes bekanntgegeben:

Das k. k. Ministerium des Innern hat unter Bezugnahme auf den Erlaß desselben vom 11. Februar 1899, Z. 311, die k. k. Statthalterei eingeladen, bei den Gewerbebehörden I. Instanz oder hierorts einlangende Gesuche um Ertheilung von Concessionen zum Betriebe von Personen-Transport-Unternehmen mittels Motorwagen stets diesem Ministerium vorzulegen, da dasselbe über diese Gesuche das mit dem oben bezogenen Erlaße vorgeschriebene Einvernehmen mit den Ministerien des Handels und der Eisenbahnen selbst pflegen und das Resultat dieser Verhandlungen, wenn die Competenz zur Entscheidung von derlei Gesuchen in den Wirkungskreis der Gewerbebehörden I. oder II. Instanz fallen sollte, der k. k. Statthalterei mittheilen wird.

Benützung städtischen Straßengrundes durch Private. — Zur Anbringung von Gewölbsportalen, Schaukästen, Sonnenschutzplachen, Gewölbsportal-Laternen, welche städtischen Straßengrund in Anspruch nehmen, beziehungsweise in den Luftraum der öffentlichen Straßen hineinragen, ist die Bewilligung des Magistrates erforderlich. Solche Bewilligungen wurden ertheilt zur Anbringung von: Gewölbsportalen mit Plachen 223, Gewölbsportalen ohne Plachen 83, Schaukästen 225, Sonnenschutzplachen 477, Gewölbsportal-Laternen 401.

Die Zahl der vom Magistrat, beziehungsweise den magistratischen Bezirksämtern gefällten Straferkenntnisse wegen Übertretung von straßen-, sicherheits- und reinlichkeitspolizeilichen Vorschriften bezifferten sich im Jahre 1899 mit 7903.

D. Telegraphen-, Telephon-, Rohrpost-Anlagen.

Das für den dienstlichen Verkehr der Gemeinde bestehende Netz von Telegraphen- und Signalleitungen, wovon der größte Theil in den Dienst der Feuerwehr gestellt ist, hat im Berichtsjahre eine Erweiterung von 10·65 km erfahren. Die Gesamtlänge der Luftleitungen hat um 0·64 km, die der Kabelleitungen um 10·01 km zugenommen. Der Gesamtbestand der städtischen Telegraphen- und Telephonleitungen betrug am Ende des Jahres 754·58 km. Die Gesamtzahl der Feuerwehr-Telegraphenstationen belief sich zur selben Zeit auf 44, die der Telephonstationen auf 202, die der automatischen und Inductions-Feuermeldestellen auf 493. Die Gesamtzahl der Feuermeldestellen belief sich somit auf 739.

Mit Ende des Jahres 1899 war die Gemeinde Abonnentin von 67 staatlichen Telephonsprechstellen mit 11 Nebenstationen.

Behufs Bewilligung der Kabelleitungen, Verlegung von pneumatischen Rohrsträngen, Aufstellung von Telegraphenmasten u. wurden im Laufe des Jahres 1899 21 Localcommissionen abgehalten und 195 Erhebungen gepflogen.

Anlässlich des Ansuchens des Karl A. Wels um Bewilligung zur Benützung des städtischen Straßengrundes zum Zwecke der Führung von Telephonleitungen für telephonische Nachrichten-Vermittelung wurde vom Stadtrathe mit Beschluss vom 15. Februar 1899 ein Vertragsentwurf genehmigt. Der Vertrag selbst ist, da die Zustimmungserklärung des Unternehmers ausblieb, nicht zustande gekommen.