

X. Verkehrswege und Verkehrsmittel.

A. Verkehrswege.

a) Gemeindestraßen.

1. Straßenbenennungen.

Im Jahre 1900 wurden neu benannt:

Im II. Bezirke: die Sebastian Aneippgasse, die im II. Bezirke, I, I. Prater zwischen der Ausstellungs- und Vorgartenstraße neu eröffnete Verbindungsstraße;

im III. Bezirke: die Barthgasse, abzweigend von der Schlachthausgasse, nach dem am 7. April 1818 verstorbenen Augenarzt und Anatomen an der Wiener Universität, Josef Barth; die Landstraße-Hauptstraße, die Verlängerung der bestehenden Landstraße-Hauptstraße, welche anlässlich der Regulierung des Stadtbahnhofes Hauptzollamt und der Fertigstellung der Erweiterungsbauten bei der Markthalle zwischen Invalidenstraße und vorderen Zollamtstraße neu entstanden ist; die Marilaungasse, die neu eröffnete Quergasse zwischen Eslarn- und Steingasse zur Erinnerung an den 1899 verstorbenen Direktor des botanischen Gartens Kerner von Marilaun; die Marxergasse, die Verlängerung der bestehenden Marxergasse (vergl. die Bemerkung bei Landstraße-Hauptstraße); die Oberzellergasse, provisorisch abzweigend von der Landstraße-Hauptstraße, nach dem gewesenen Bezirksvorsteher-Stellvertreter des III. Bezirkes Anton Oberzeller;

im IV. Bezirke: die Hoyosgasse, die in die verlängerte Gußhausstraße einmündende Quergasse nach dem im Jahre 1849 verstorbenen ersten Oberkommandanten der Wiener Nationalgarde F.-M.-L. Johann Ernst Graf von Hoyos-Sprinzenstein;

im VII. Bezirke: die Reismannsbrunnengasse, die neu eröffnete Quergasse zwischen der verlängerten Kirchengasse und dem Ulrichsplatze, zur Erinnerung an den ursprünglichen Namen der späteren Vorstadt St. Ulrich;

im X. Bezirke: der Belgradplatz, der von der Bernhardsthal-, verl. David- und verl. Rotenhofgasse begrenzte Platz zur Erinnerung an den Sieg des Prinzen Eugen über die Türken im Jahre 1717 und die Eroberung der Festung unter General Laudon im Jahr 1789;

im XI. Bezirke: die Chamgasse, die zwischen Grill- und Braunhubergasse neu eröffnete Gasse, nach Dr. jur. Michael von Cham, Reichshofrat und Besitzer der Herrschaft Simmering am Ende des XVI. Jahrhunderts; die Herbortgasse, die zwischen Grill- und Braunhubergasse neu eröffnete Gasse nach Herbort von Simonig (Simmering), einem der letzten Sprossen dieses Geschlechtes, welches die Herrschaft Simmering besaß;

im XIII. Bezirke: die Stadlerstraße, die in Ober-St. Veit neu eröffnete Gasse, nach dem 1748 geborenen, 1833 verstorbenen Abbé der Stifte Lilienfeld und Kremsmünster und Kirchenmusiker Maximilian Stadler; ferner wurden benannt die im XIII. Bezirke auf dem Komplex der Kaiser Franz Josef I. Jubiläums-Stiftung für Volkswohnungen und Wohlfahrtseinrichtungen entstandenen Straßenzüge und zwar: Bernhardtstraße, die Straße I nach einem der ersten urkundlich benannten Weingartenbesitzer in Breitensee, Enckelstraße, die Straße II als Fortsetzung der bereits bestehenden Enckelstraße, Zöchbauerstraße, die Straße III, nach dem gewesenen Ortsrichter und Bürgermeister von Breitensee, Josef Zöchbauer, Zwinzstraße, die Straße IV nach dem Gemeindeausschusse und Gemeinderate von Breitensee Ignaz Zwinz (gestorben am 29. August 1893), Lorenz Mandlgasse, die Straße V als Fortsetzung der bestehenden Lorenz Mandlgasse und Herbststraße, die Straße VI als Fortsetzung der Herbststraße;

im XVI. Bezirke: die Grubergasse, neue Quergasse zwischen D.-Nr. 124 und 126 Thaliastraße, zur Erinnerung an Johann Leonhard Gruber, gestorben 1810, Philosophie-Professor an der Universität Salzburg und Normalschul-Direktor in Wien;

im XVIII. Bezirke: die Starkfriedgasse, die zwischen Ludwigstraße und der Galleranlage entstandene neue Gasse, nach Starkfried von Pezelinsdorf, dessen Familie wahrscheinlich zu Ende des XIV. Jahrhunderts Besitzerin des Ortes Böhleinsdorf war;

im XIX. Bezirke: die Gebhardtgasse, zwischen D.-Nr. 88 und 90 Döblinger-Hauptstraße, nach Gebhardt von Döbelich, Besitzer der Ortschaft Döbling im Jahre 1357.

Abgeändert wurden:

Im I. Bezirke in Dumbastraße die bisherige Künstlergasse nach dem verstorbenen Ehrenbürger von Wien Nikolaus Dumba;

im V. Bezirke in Castelligasse die bisherige Traubengasse (Straßenzug zwischen Garten- und Schloßgasse), welche die unmittelbare Fortsetzung der Castelligasse bildet;

im VI. Bezirke in Millöckergasse die bisherige Theatergasse, zur Erinnerung an den verstorbenen Komponisten Karl Millöcker;

im IX. Bezirke in Canisiusgasse die bisherige Gemeindegasse, zur Erinnerung an den Wiener Bischof Peter Canisius;

im X. Bezirke in Gudrunstraße die bisherige Simmeringerstraße nach der mittelalterlichen Dichtung Gudrun;

im XIII. Bezirke in Barchettigasse die bisherige Schöffelgasse nach Lorenz Barchetti, Bürger, Seidenzeugfabrikant und Hauptmann des 2. Bürgerregimentes, welcher bei der Verteidigung Wiens anlässlich der Belagerung im Mai 1809 auf der Bastei tödlich verwundet wurde.

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 1900 11,114.833 m², wovon 8,062.921 m² auf Bahnhöfen, Plätze, Spiegel, Talus, Radfahrwege zc. und 3,051.912 m² auf Trottoirs, Gehwege und Reitsteige entfallen.

Der Flächenzuwachs an Gemeindestraßen gegenüber dem Jahre 1899 beträgt insgesamt 217.403 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 miteingerechnet sind.

Vergleicht man die einzelnen Bezirke, so zeigt sich, daß an dem Straßenzuwachse hauptsächlich die Bezirke I, Innere Stadt (mit 10.454 m²), IV, Wieden (mit 11.138 m²), XII, Meidling (mit 12.978 m²), XIII, Giesing (mit 64.445 m²), XVI, Ottakring (mit 24.388 m²), XVIII, Währing (mit 18.945 m²) beteiligt sind und daß im allgemeinen in den inneren Bezirken I bis X und XX ein Zuwachs von 63.922 m², in den äußeren Bezirken XI bis XIX ein solcher von 153.481 m² stattfand.

In diesem Jahre wurde der nördliche Teil des II. Bezirkes als XX. Bezirk, Brigittenau, abgetrennt. Das Ausmaß der von der Gemeinde erhaltenen Straßen, Gassen und Plätze in diesem neu geschaffenen Bezirke beträgt 409.481 m²; hievon entfallen 292.216 m² auf Bahnhöfe, Plätze u., 117.265 m² auf Trottoirs und Gehwege. Durch die Abtrennung reduzierte sich das Flächenmaß der in der Erhaltung der Gemeinde befindlichen Straßen des II. Bezirkes von 1.305.831 m² zu Ende des Jahres 1899 auf 900.113 m² zu Ende des Jahres 1900.

Von wichtigeren Straßenherstellungen und anderen für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dienenden Ausführungen im Jahre 1900 sind folgende hervorzuheben:

Im I. Bezirke: Die Asphaltierung der Elisabethstraße vor Nr. 8 und 10 und der Regierungsgasse; die Erneuerung des Asphaltpflasters am Kohlmarkt, in der Augustinerstraße, in der Operngasse zwischen Ring und Albrechtsplatz, am Stefansplatz von D.-Nr. 9 bis Rotenturmstraße, in der Kärntnerstraße vor Nr. 18 und 20 und in der Donnerergasse; die Auswechslung des schadhaften Metallpflasters durch Asphaltpflaster in der Löwelstraße; die Herstellung der verlängerten Marzergasse zwischen dem Wienflusse und der Ringstraße und schließlich die Trottoirherstellungen am Karlsplatze von der Elisabethbrücke zu den Stadtbahnstationen.

Im II. Bezirke: Die vollständige Durchführung der bereits im Vorjahre begonnenen Regulierung der Ausstellungsstraße von der Restauration „zum Eisvogel“ bis zur Vorgartenstraße; die Herstellung eines Asphaltpflasters in der Zirkusgasse von Nr. 44 bis zur Novaragasse (vor dem k. k. Staatsgymnasium).

Im III. Bezirke: Die Asphaltierung der Sechsrügelgasse von der Ungargasse bis zur Landstraße Hauptstraße und der Rochusgasse von Nr. 15 bis 25; die Herstellung der verlängerten Marzergasse vom Wienflusse bis zur Stadtbahn.

Im IV. Bezirke: Die Regulierung der Wiedner Hauptstraße von Nr. 11 bis 20 und die Vollendung der Regulierung der Allee-gasse von der Karls-gasse bis zur Gußhausstraße; die Umpflasterung der Heugasse von Nr. 48 bis zur Karolinen-gasse; der Beginn der Regulierungsarbeiten auf dem Karlsplatze und an der Wienzeile.

Im V. Bezirke: die Neupflasterung der Wimmergasse von der Siebenbrunnen- bis zur Stolberggasse und die Regulierung der Schönbrunnerstraße von der Spengergasse bis zur Reinprechtsdorferstraße.

Im VII. Bezirke: die Regulierung der Museumstraße zwischen der Lerchenfelderstraße und der Neustiftgasse und zwischen der Bellaria- und Babenbergerstraße mit gleichzeitiger Umlegung des Holzpflasters vor dem Justizpalaste; der Beginn der Regulierung der Mariahilferstraße von der Schottenfeldgasse bis zur Kaiserstraße.

Im VIII. Bezirke: Die Regulierung des Uhlplatzes und der inneren Gürtelstraße vor der Stadtbahnstation Josefstädterstraße.

Im IX. Bezirke: Die Regulierung der Alferstraße vor dem k. k. allgemeinen Krankenhause, wobei ein Teil der Fahrbahn mit Asphalt, eine Zwischenstrecke hingegen zur Erprobung mit australischem Holze belegt wurde; weiters die Herstellung eines Holzpflasters in der Mariannengasse von Nr. 1 bis 5 und die Pflasterung der Hahnengasse von der Grüne-Torgasse bis zur Pramergasse.

Im XI. Bezirke: Neupflasterung der Kaiser-Ebersdorferstraße von der Simmeringer Hauptstraße bis zur Friedhofstraße; die Umpflasterung der Kopalgasse von der Hauptstraße bis zur Rinnböckstraße und die Regulierung dieser Gasse bei der Oberleitengasse; weiters die Herstellung und teilweise Pflasterung der Gyzinggasse zwischen der Meichelstraße und dem städt. Gaswerke.

Im XIII. Bezirke: Die Neupflasterung der Winkelmannstraße von der Weiglasse bis zum Wienflusse; die Straßenherstellungen in der Huttengasse, Titlgasse, Sebastian Brunnergasse, Mantler- und Meytensgasse, Dampierrestraße, Böchbauerstraße, Beckmannengasse, Flachgasse, Kupelwiefer- und Fichtnergasse.

Im XIV. Bezirke: Die Neupflasterung der Goldschlagstraße von der Pouthongasse bis zur Schweglerstraße; die Straßenherstellungen in einzelnen Strecken der Goldschlagstraße, Flachgasse und Hütteldorferstraße.

Im XV. Bezirke: Die Regulierung des äußeren Mariahilfergürtels von D.-Nr. 37 bis zur Gumpendorferstraße; die Neupflasterung der Langaugasse von der Gerstnerstraße bis zur Fuchsgasse; die Regulierung der inneren Gürtelstraße vom Urban Vorplatz bis zur Burggasse.

Im XVI. Bezirke: Die Regulierung des äußeren Lerchenfeldergürtels von der Menzelgasse bis zur Josefstädterstraße und des inneren Gürtels von der Burggasse bis zur Grundsteingasse; die Straßenherstellungen in einzelnen Strecken der Savoyenstrasse, Pfenniggeldgasse, Hasnerstraße, Seeböckgasse, Lorenz Mandlgasse, Koppstraße, Seitenberggasse, Palezgasse, Albrechtstreithgasse und Brühlgasse.

Im XVII. Bezirke: Die Umpflasterung der Ottakringerstraße von der Kalvarienberg- bis zur Taubergasse; die Straßenherstellungen in Strecken der Comeniusgasse und Raftnergasse.

Im XVIII. Bezirke: Die Regulierung des äußeren Währingergürtels von der Währingerstraße bis D.-Nr. 39; die Neupflasterung der Genzgasse von der Türkenchanzstraße bis Gersthofersstraße; die Regulierung der inneren Gürtelstraße von der Sechschimmel- bis zur Säulengasse; die Straßenherstellungen in Strecken der Hofstattgasse, Ferrogasse, Witthauerergasse, Vinzenzgasse und Schopenhauerstraße.

Im XIX. Bezirke: Die Umpflasterung der Sieveringerstraße von D.-Nr. 64—102 und die Herstellung der Lannerstraße von der Gymnasium- bis Cottagegasse.

Radfahrwege wurden in den im Vorstehenden erwähnten Strecken der inneren Gürtelstraße, welche im Berichtsjahre zur Regulierung gelangten, hergestellt.

In diesem Jahre wurden auch zahlreiche Pflasterungen und Straßenherstellungen ausgeführt, welche infolge des Erfasses der Wienflußbrücken durch Überwölbungen des regulierten Wienflußbettes notwendig geworden sind. Hievon sind insbesondere die Straßenherstellungen im Zuge der ehemaligen Hiezingner Brücke, Maria Theresia-Brücke, Stiegerbrücke, Lobkowitz-Brücke, Kaiser Josephs-Brücke, Neville-, Pilgram-, Rudolfs- und Leopolds-Brücke hervorzuheben.

Die Bedingungen betreffend die Bestellung von Unternehmern für Pflasterungen aller Art in Wien wurden zum Zwecke der Sicherung qualitätsmäßiger Leistungen durch Aufnahme von Strafbestimmungen für jene Fälle verschärft, wo die Unternehmer den jeweiligen Aufforderungen der städtischen Bauleitung wegen Beseitigung der von ihr gerügten Mängel und Gebrechen nicht entsprechen oder die Arbeiten und Lieferungen nicht nach deren Weisungen ausführen.

Mit Stadtratsbeschluß vom 12. Dezember 1900 wurde auch das Regulativ für die Durchführung der kurrenten Steinpflasterungsarbeiten einer durchgreifenden Änderung unterzogen, da einerseits die schon mit Stadtratsbeschluß vom 8. März 1898 für die Herstellung größerer Steinpflasterungen erlassenen Vorschriften hinsichtlich der Beschaffenheit des Fugenausfüllungsmateriales und Verdichtung des Sandes in den Fugen auch auf die kleineren Pflasterungen ausgedehnt, andererseits für Nichtbeachtung der Vorschriften durch die Ersterer dieser Arbeiten ebenfalls Strafbestimmungen getroffen wurden.

Bezüglich des Betriebes der städtischen Pflastersteinbrüche in Oberösterreich (Marbach bei Mauthausen, Windegg und Lina) ist folgendes zu bemerken:

Der mit Stadtratsbeschluß vom 17. November 1899 für die Steinbrüche in Windegg und Lina bestellte Werkmeister hat am 21. Jänner 1900 seinen Dienst angetreten.

Um auf die befriedigende Verpflegung der Werkсарbeiter einen größeren Einfluß zu gewinnen, wurde von der Gemeinde die Erlangung der Konzession zum Betriebe des Gast- und Schankgewerbes angestrebt und wird letztere im Pachtwege derart betrieben, daß der Pächter bei Verabreichung von Speisen und Getränken an die Werkсарbeiter die vom Stadtrate genehmigten Preise einzuhalten verpflichtet ist.

Behufs Erweiterung des Manipulationsraumes für den sogenannten Schmiedbergerbruch in Windegg fand mit Zustimmung des Landesauschusses die Umlegung der Tragwein-Schwertberger Bezirksstraße in einer Länge von 150 m statt und wurde hiezu die im Vorjahre angekaufte Wiese Kat.-Parz. 9 und 555 teilweise in Anspruch genommen.

Zur Vergrößerung der Steinbrüche in Marbach bei Mauthausen hat die Gemeinde Wien über Stadtratsbeschluß vom 13. Dezember 1899 die Kat.-Parzelle 1726 in Marbach im Ausmaße von 9243 m² käuflich erworben und den Grund am 19. Mai 1900 in den physischen Besitz übernommen. Sodann wurden die Abdeckungsarbeiten zur Ausnützung dieses Grundes für Steinbruchzwecke begonnen.

Sowohl in den Marbacher als in den Windegger Brüchen wurden zur Materialbeförderung mehrfach Kollbahngleise gelegt und Bremsberge sowie Göppelauzüge errichtet.

Nicht gepflasterte Straßen.

Das Ausmaß der nicht gepflasterten (makadamisierten oder beschotterten) Flächen auf den von der Gemeinde erhaltenen Straßen, Gassen und Plätzen betrug am Ende des Berichtsjahres 5,590.727 m², wovon 4,641.616 m² auf die Fahrbahnen und 949.111 m² auf die Gehwege entfallen.

Der Zuwachs von Schotterstraßen hat 71.526 m² betragen; davon entfallen 66.931 m² auf Fahrbahnen, 4595 m² auf Gehwege.

Die Kosten der Instandsetzung neu eröffneter Schotterstraßen, der Rekonstruktion bestehender Schotterstraßen und der ausgeführten Rinnfal- und Übergangspflasterungen in diesen Straßen haben 313.069 K 73 h betragen.

Erhaltung der Schotterstraßen.

Bei der Erhaltung der Schotterstraßen wurde im Jahre 1900 in gleicher Weise vorgegangen wie im Vorjahre. Hierbei wurden 140.692 m³ Schotter und 5540 m³ Sand verwendet.

Die Beschaffung dieser Schottermengen, welche gegen das Vorjahr eine Steigerung des Bedarfs um 18.444 m³ zeigt, verursachte einen Kostenaufwand von 1.012.208 K.

Für die Neuherstellung ungepflasterter Straßen wurden im Berichtsjahre 313.070 K, für die Erhaltung der ungepflasterten Straßen 1.393.817 K verausgabt.

Zur Bewalzung der Schotterstraßen standen wie im Vorjahre 16 Walzen für Pferdebespannung zur Verfügung; außerdem wurde die im Vorjahre von der Firma John Fowler & Cie. gelieferte Dampfwalze von zirka 13 Tonnen Betriebsgewicht vom 19. April bis 4. Dezember an 183 Arbeitstagen verwendet; hiedon entfallen 121 Tage auf die Bewalzung von Schotterstraßen, und 62 Tage auf die Walzung des Planums bei verschiedenen Straßenbauten. Die mit dieser Walze erzielten Leistungen sind bedeutend größer und besser als jene der Walzen mit Pferdebespannung.

Der Betrieb des städtischen Schotterbruchs am Erelberge ergab infolge der im Vorjahre durchgeführten Erweiterung ein wesentlich größeres Ergebnis. Es wurden an Schotter, Kiesel und Feinkiesel zusammen 24.896 m³ erzeugt. Infolge der Steigerung der Produktion ist auch der Gesteinspreis des Schotters merklich gesunken, obwohl der neueröffnete Bruch im Laufe des Jahres ungünstigere Gesteinsverhältnisse zeigte, als dies nach den vorgenommenen Sondierungsarbeiten erwartet wurde. Bauten wurden im Berichtsjahre in dem Steinbruche nicht ausgeführt. Die Betriebsmittel wurden durch vier kleine Kippwagen zur Abfuhr des Schotters von der Maschinenanlage vermehrt.

Gepflasterte Straßen.

Das Ausmaß aller Pflasterflächen der von der Gemeinde erhaltenen Straßen, Gassen und Plätze betrug am Ende des Jahres 1900 5.524.106 m², wovon 3.421.305 m² auf Fahrbahnen und Zwischenplätze, 2.102.801 m² auf Trottoirs entfallen. Das Verhältnis der gepflasterten Flächen zu den früher angegebenen gesamten Straßenflächen hat sich gegen das Vorjahr nicht wesentlich geändert.

Der Zuwachs an gepflasterten Fahrbahnen betrug im Berichtsjahre 70.840 m², an Trottoirs 75.030 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 Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen anlässlich des Baues neuer Straßenbahnlinien in bisher ungepflasterten Straßen ausgeführten Pflasterungen in den Geleisenzonen und die aus Anlaß von Neubauten hergestellten Trottoirpflasterungen inbegriffen.

Die Fläche der mit geräuschverminderndem Pflaster versehenen Fahrbahnen hat sich bei Asphaltstraßen um 7969 m², bei Holzpflasterungen um 1924 m² vermehrt.

Die Metallkplasterungen, welche unter die Betonpflasterungen einzureihen sind, haben infolge Auswechslung schadhast gewordener Flächen durch Asphalt eine Verminderung um 2496 m² erfahren.

Insgesamt wurden von der Gemeinde im Jahre 1900 an Neupflasterungen, worunter nur die Pflasterungen bisher ungepflasterter Flächen zu verstehen sind, 107.260 m² ausgeführt; hievon entfallen 83.887 m² auf Bahnhöfe, 23.373 m² auf Trottoirs.

Das Ausmaß der Umpflasterungen ganzer Straßenflächen mit durchwegs neuem Materiale betrug 46.319 m², wovon 42.145 m² auf Bahnhöfe und 4174 m² auf Trottoirs entfallen. Mit Verwendung neuen und alten Pflastermaterials wurden 550.771 m² umgepflastert. In diese Umpflasterungen sind auch die von den Bezirksvorstehern im kurrenten Wege veranlaßten Umpflasterungen einbezogen.

Im Berichtsjahre beziffern sich die Kosten für die Neuherstellung gepflasterter Straßen mit 364.647 K, jene für die Umpflasterung und Erhaltung mit 1.404.876 K.

Bezüglich der Angaben über die auf jeden einzelnen Bezirk entfallenden Flächen der Neu- und Umpflasterungen, der Anzahl und Gattungen der im Berichtsjahre eingelieferten und verwendeten Pflastersteine wird auf das Statistische Jahrbuch und den Hauptrechnungsabluß der Stadt Wien hingewiesen. Die Umpflasterungen haben 4.2% bis 17.9% (für alle Bezirke durchschnittlich 11.1%) der bestandenen Pflasterfläche betragen.

Hinsichtlich der zu Steinpflasterungen verwendeten Materialien wird bemerkt, daß vorwiegend Granitsteine aus den Steinbrüchen in und bei Mauthausen in Oberösterreich und zum geringeren Teile Granitsteine härterer Gattung aus den Steinbrüchen in Schärding in Oberösterreich, Büchelberg und Wilshofen in Baiern, Zumberg und Skuč in Böhmen Verwendung fanden.

Neues Granitsteinmaterial wurde für eine Gesamtfläche von 83.220 m², davon aus den städtischen Steinbrüchen in Oberösterreich für 27.170 m² verwendet, so daß im Jahre 1900 aus den städtischen Brüchen 31.5% des gesamten Pflastersteinbedarfes gedeckt wurden.

Aus den städtischen Steinbrüchen wurden auch noch 5312.82 m Kämpfersteine für den Bau der Sammelkanäle, 464.88 m Pflasterplatten für die Arbeiten bei der Wienflußregulierung und 24.40 m Spiegelstufen, sowie 64.30 m Deckplatten für die Regulierungsarbeiten zur Vergrößerung des Obstmarktes auf der Wienflußeinwölbung bezogen.

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

Das gemeinderätliche Komitee zur Ausarbeitung eines Organisationsstatutes für die Straßensäuberung kam auch im Berichtsjahre mit den Beratungen nicht zum Abschlusse, u. zw. hauptsächlich aus dem Grunde, weil die Schaffung eines solchen Statutes mit der Frage der Einführung der eigenen Fuhrwerksregie im innigsten Zusammenhang steht und diese Frage noch nicht endgiltig gelöst ist.

Allerdings ist auch im Berichtsjahre wieder ein Fortschritt hinsichtlich Einführung der erwähnten Fuhrwerksregie zu verzeichnen.

So wurde das derzeitige Hauptdepot des städtischen Fuhrwerksbetriebes der Straßenpflege im V. Bezirke, Siebenbrunnensfeld D.-Nr. 3 durch Einbauten zwischen den Stallungen XIII, XIV und XV mit einem Kostenaufwande von 19.543 K und durch Einbeziehung des bisher zum städtischen Pferdemarkte gehörigen Stalles XV derart erweitert, daß in diesem Depot 148 Pferde untergebracht werden können.

Außerdem wurden die Kellerlokalitäten im Gassentrakte des städtischen Zinshauses, XVI., Arneithgasse 28, sowie das ehemalige Notspital in Dornbach, XVII., Rainzgasse Nr. 3 zu Stallungen mit 31 Pferdeständen für den städtischen Fuhrwerksbetrieb der Straßenpflege umgewandelt.

Infolge Vermehrung des Pferdestandes von 105 auf 141 Stück und der Kehrriechwagen von 56 auf 71, war der Fuhrwerksbetrieb imstande, vom 1. Juli außer den bisher geleisteten Arbeiten im Sinne des Stadtratsbeschlusses vom 4. Mai 1900, auch noch die Hauskehrereinsammlung und Abfuhr in der II. Sektion des XIII. Bezirkes, welche die am rechten Wienflußufer befindlichen Bezirksteile umfaßt, und jene im XVI. und XVII. Gemeindebezirke zu besorgen.

Die Tätigkeit dieses Betriebes erstreckte sich sonach im Berichtsjahre schon auf die Gemeindebezirke I, XI, XII, XIII, XVI und XVII, so daß in allen diesen Bezirken der Hauskehrer ohne Beihilfe eines bestellten Unternehmers eingesammelt und abgeführt wurde. Im I. Bezirke wurden außerdem sämtliche Fuhrwerksleistungen für die Straßenäuberung und =Pfleger (Abfuhr des Markt- und Straßenkehrertrichtes, sowie Straßenkotes, Straßenbesprikung mittels Fahwagen, nächtliche Straßenreinigung unter Verwendung von Kehrmaschinen und Vorsprikwagen, Verführung von Erde, Schotter, Sand, Schutt, Bespannung der Straßenwalzen und ähnliches) ausgeführt.

Um in außergewöhnlichen Fällen die erforderlichen Fuhrwerksleistungen bewerkstelligen zu können, war es allerdings notwendig, für den I. Bezirk auch noch einen Unternehmer zu bestellen, welcher die Verführung von Schotter, Sand, Schutt u. dgl., dann die Bespannung der Straßenwalzen und Vorsprikwagen zu besorgen hat, wenn hiefür das Fuhrwerk der Eigenregie nicht ausreicht. Dieser Unternehmer wurde jedoch im Berichtsjahre nur selten zur Aushilfe herangezogen.

Im XII. Bezirke gelangte das eigene Fuhrwerk der Gemeinde bei der Abfuhr von Markt- und Straßenkehrertricht, sowie Straßenkot nur dann zur Verwendung, wenn überzähliges Pferdmaterial vorhanden war.

In den übrigen Bezirken waren wie in den Vorjahren Unternehmer vertragsmäßig bestellt, welche die Einsammlung und Abfuhr des Hauskehrertrichtes besorgten und das zur Straßenäuberung und =Pfleger erforderliche Fuhrwerk beistellen mußten.

Sinnsichtlich der Ausdehnung der eigenen Fuhrwerksregie beschloß der Stadtrat am 20. November 1900, daß der Hauskehrertricht im IV. Bezirke vom 1. Juli 1901 und im V. und VI. schon vom 1. März 1901 in eigener Regie eingesammelt und abgeführt werden solle und genehmigte hiezu an einmaligen Anschaffungskosten 47.500 K und an jährlichen Betriebskosten 75.700 K.

Im VII. Bezirke wurden auch im Berichtsjahre in der Zeit vom 1. Mai bis 31. Oktober die Straßen während der Nacht mittels Handarbeit gesäubert und zeigte sich hiebei der gleiche Erfolg wie in den Vorjahren.

Infolge der Erweiterung des mehrerwähnten Fuhrwerksbetriebes ergab sich auch die Notwendigkeit, dessen Personal zu vermehren. Es wurde eine dritte Unterschafferstelle mit dem Jahresgehälter von 2000 K und dem Quartiergelde von 400 K systemisiert. Der Schaffer dieses Betriebes erhielt eine jährliche Zulage von 400 K und der Unterschaffer, welchem die Leitung der beiden Filialen des Betriebes, XVI. Bezirk, Arneithgasse 28 und XVII. Bezirk, Rainzgasse 3 anvertraut wurde, eine solche von 200 K. Außerdem wurde das übrige Personal, welches zu Beginn des Berichtsjahres

aus 3 Plazaufsehern, 9 Depotarbeitern, 57 Kutschern, 5 Stallpagen, 16 Auflegern, Läutern und Planierern bestand, um 1 Plazaufseher, 1 Depotarbeiter, 14 Kutscher, 3 Stallpagen 16 Aufleger, Läuter und Planierer vermehrt.

Die bei der Straßenfäuberung im I. Bezirke zeitweise unbesezt gebliebene Kontrollor-stelle wurde gänzlich aufgelassen und dafür eine Assistentenstelle mit den Bezügen der VIII. Rangsklasse (1600 K Gehalt und 600 K Quartiergeld) systemisiert und auch schon besezt.

Die Zahl der Arbeiter, welche den Bezirksvorstehern für die Straßenfäuberung und -Pflege zur Verfügung standen, betrug in sämtlichen Bezirken im Berichtsjahre durchschnittlich 60 Aufseher, 237 Partieführer und 2188 Arbeiter, die sich auf die einzelnen Bezirke in nachstehender Weise verteilen:

Bezirk	Aufseher	Vorarbeiter	Arbeiter	Zusammen
I	8	14	208	230
II u. XX	3	24	205	232
III	4	12	140	156
IV	2	6	104	112
V	3	11	95	109
VI	2	6	71	79
VII	3	8	113	124
VIII	2	6	70	78
IX	4	15	140	159
X	3	13	93	109
XI	3	11	42	56
XII	3	15	87	105
XIII	3	7	159	169
XIV	1	14	79	94
XV	2	10	73	85
XVI	3	11	130	144
XVII	3	18	128	149
XVIII	3	15	149	167
XIX	5	21	102	128
	60	237	2188	2485

Hiezu wird bemerkt, daß anlässlich der Teilung des II. Bezirkes in den II. und XX. Bezirk mit Gemeinderatsbeschluf vom 9. November 1900 der Stand des Straßenfäuberungs-personales für den XX. Bezirk mit 1 Aufseher I. Klasse, 1 Aufseher II. Klasse, 9 Partieführern und 76 Arbeitern festgesetzt wurde.

Die Lohnverhältnisse der städtischen Arbeiter für die Straßenpflege hat der Gemeinderat mit Beschluf vom 18. Mai 1900 neu geregelt. Die Löhningen des ständigen Straßenpflegepersonales wurden vom 1. Juni 1900 an um 10% aufgebessert, ausgenommen die Vorarbeiter des I. Bezirkes, die ihren bisherigen Lohn (2 K 80 h) fortbeziehen. Die bisherige Zulage per 40 h für geleisteten Nachdienst der Vorarbeiter und gewöhnlichen Arbeiter wurde ungeändert gelassen. Auch die Löhningen des vom Landes-ausschusse, von den bestandenenen Bezirksstraßen-ausschüssen und von den ehemaligen Vororten übernommenen Straßenpflegepersonales wurden im allgemeinen belassen. Wenn jedoch die Bezüge der letztgenannten Arbeiterschaft nicht die Höhe des Bezuges erreichen, welchen

diese Arbeiter nach Maßgabe ihrer Verwendung als Aufseher, Vorarbeiter und Tagelöhner und nach den Lohnsätzen für die übrigen städtischen Arbeiter der Straßenpflege hätten, so ist ihnen die betreffende Differenz als Zulage zuzuerkennen.

Infolge dieser Lohnaufbesserung stellen sich die Löhnungen des ständigen städtischen Straßenpflegepersonales folgendermaßen. Es erhalten:

1. Ein Aufseher des I. Bezirkes und die Aufseher der I. Klasse der Bezirke II — XX, welchen, falls die nächtliche Straßenäuberung in den Bezirken II — XX eingeführt würde, die Aufseher der Nacharbeit gleichzustellen wären, 4 K 40 h;

2. in den Bezirken II — XX ein Aufseher II. Klasse 3 K 30 h, ein Vorarbeiter 2 K 50 h, ein Tagelöhner 2 K 20 h täglich.

Die erhöhten Löhnungen sind auch bezüglich der Nacharbeit im VII. Bezirke in Anwendung zu bringen.

Von den Straßenarbeitern des I. Bezirkes wurden sechs Mann in den Räumen der Stadtsäuberungskanzlei für Zwecke des bauamtlichen Permanenzdienstes am Hofe kaserniert.

Im Laufe des Berichtsjahres wurden der Gemeinde 50 verschiedene Apparate, wie Kehrmaschinen, Straßenwalzen, Sprengwagen, Schneepflüge, Sandstreu- und Schlammabzugsmaschinen, Eisbrecher u. dgl. teils in Originalen, teils in Modellen oder Skizzen zum Ankauf oder zur probeweisen Verwendung angeboten. Davon gelangten eine Kehrmaschine, System Kollau & Tangermann im Helmstadt, eine Kehrmaschine und ein Sprengwagen der Firma R. Czermak in Teplitz und ein Eisbrecher Patent Verbatsch in Rimpfisch in Schlesien zur Erprobung, die jedoch am Schlusse des Jahres noch nicht beendet war. Die übrigen Anbote wurden zurückgewiesen, weil sie für die Gemeinde ohne Bedeutung waren.

Hauskehrichtsammelsysteme und Kehrichtbeseitigung.

Die Einsammlung und Abfuhr der häuslichen und gewerblichen Abfälle erfolgte im Berichtsjahre nach der gleichen Methode wie im Vorjahre. Rückichtlich der Kehrichtsammel- und Abfuhrsysteme, welche der Gemeinde Wien zur Verfügung gestellt wurden, faßte der Stadtrat, beziehungsweise der Gemeinderat in der Sitzung vom 5., beziehungsweise 12. Jänner 1900 folgenden Beschluß:

1. Die angebotenen Systeme von Leopold Bürger, Baurat Edmund Ehrret, Franz Wallegg (Buttensystem), „Rinsbrunner“ der Berliner Staubschutzgesellschaft, Rossian & Wallegg (Sacksystem), Dehler & Rossian (Patentauffaßkästen), Swalla (Patentkehrichtwagen ohne Normalgefäße), von Lebach & Komp., sowie Reinhold Müller werden gänzlich abgelehnt.

2. Das System von Karl Heller ist unter nachstehenden Bedingungen neuerlich einer Erprobung zu unterziehen:

- a) Der Sammelwagen und die hiezu erforderlichen Gefäße müssen vom Patentinhaber unentgeltlich beigelegt und im gebrauchsfähigen Zustande erhalten werden.
- b) Die Dauer der Erprobung wird von der Gemeinde beliebig festgesetzt, jedoch nicht über ein Jahr ausgedehnt.
- c) Durch die Erprobung erwächst dem Unternehmer (Patentinhaber) keinerlei Recht auf die Einführung des Systems, selbst nicht bei günstigem Erfolge. Bei Ablehnung des Systems werden keine Gründe namhaft gemacht.

3. Dem Ansuchen der Unternehmer Fortelka & Hauser um Gewährung einer Subvention von 1690 K zur Herstellung eines Sammelwagens samt Normalgefäßen ihres Systems wird unter der Bedingung willfahrt, daß die Ausübung des Patentbesitzes der Gemeinde unentgeltlich überlassen wird.

4. Falls die Inhaber des patentierten Kehrichtabfuhrsystems „Syrnaphor“ wesentliche Verbesserungen an ihrem Systeme vornehmen, ist ein neuerlicher Versuch mit diesem System zu machen, der jedoch an die gleichen Bedingungen wie beim Hellerschen System geknüpft ist.

5. Gregor Dollinar wird aufgefordert, ein Modell seines patentierten Kehrichtkastens der Gemeinde zur Begutachtung vorzulegen.

6. Die beantragte nächtliche Einsammlung und Abfuhr des Hauskehrichts mit Normalkübeln wird nicht eingeführt.

7. Die Einsammlung des Hauskehrichts im I. Bezirke wird nicht auf die Stunde von 6 bis 7 Uhr morgens eingeschränkt, sondern es ist die jetzige Einsammelzeit bis auf weiteres zu belassen.

8. Das Ansuchen der Hausherrenvereine des I., X. und XV. Bezirkes, daß die Gemeinde die Einführung des Kehrichtsystems „Koprophor“ in diesen Bezirken verfüge und für die Beistellung und Erhaltung der Gefäße eine Gebühr von 2 h per Gefäß und Tag von jenen Hauseigentümern einhebe, welche sich zur Benützung der Normalgefäße dieses Systems bereit erklären, wird abgewiesen.

9. Um einen Versuch zur Verbesserung der Kehrichteinsammlung und Abfuhr in großem Maßstabe zu machen, wird seitens der Gemeinde prinzipiell erklärt, daß sie bereit ist, mit dem Inhaber des „Koprophor“, Alexander Hartwich, einen Vertrag bezüglich der Einführung dieses Kehrichtabfuhrsystems im I. Bezirke zu schließen.

10. Mit dem System „Koprophor“ wird bei Einsammlung und Abfuhr des Straßenkehrichts im I. Bezirke ein neuerlicher Versuch bis zu einem Jahre gemacht, wobei die der Gemeinde gehörigen Gefäße und Sammelwagen zu benützen sind. Sollte der Unternehmer Hartwich bereit sein, zur Erweiterung dieses Versuches selbst Gefäße und Wagen beizustellen, so hätte dies unter den gleichen Bedingungen zu erfolgen, wie sie für das Hellersche System festgesetzt sind.

Mit Gemeinderatsbeschluß vom 6. April 1900 wurde die Gewährung der oberwähnten Subvention per 1690 K an die Herren Franz Fortelka und Leopold Hauser zurückgenommen, weil sie die an diese Bewilligung geknüpften Bedingungen nicht erfüllen wollten; trotz eines neuerlichen Ansuchens um Subventionierung blieb der Gemeinderat bei seiner früheren Entscheidung.

Zu einer Erprobung der Systeme des Karl Heller und der Unternehmer Fortelka & Hauser kam es im Berichtsjahre nicht, dagegen gelangte das System „Syrnaphor“ von Ernst Mann nach vorgenommener Verbesserung in der Zeit vom 5. Juli bis 21. Juli 1900 im I. Bezirke und vom 23. Juli bis 6. August 1900 im XVII. Bezirke zur versuchsweisen Benützung, ohne daß hierbei günstigere Erfolge erzielt worden wären, als bei den Versuchen im Vorjahre. — Der „Koprophor“ des Alexander Hartwich wurde im I. Bezirke im Laufe des Monats Juni zur Einsammlung und Abfuhr des Straßenkehrichts in größerem Umfange herangezogen. Hierbei kamen nicht bloß die der Gemeinde gehörigen Apparate zur Verwendung, sondern es stellte auch Alexander Hartwich unentgeltlich eine Anzahl derselben bei, so daß der Versuch mit 388 Normalgefäßen, 6 Abfuhrwagen, 49 Karren und 86 Gestellen vorgenommen wurde. Am Ende des Berichtsjahres war der Versuch noch nicht abgeschlossen.

Auch das Kehrichtammelsystem von Anton Fügert aus Karlsbad-Fischern ließ der Stadtrat mit Beschluß vom 31. Jänner 1900 unter denselben Bedingungen zur Erprobung zu, die er für den Versuch mit dem System Karl Heller festgesetzt hatte. Im Berichtsjahre übergab der Unternehmer Fügert die Probeeräte der Gemeinde noch nicht und es konnte daher mit dem genehmigten Versuche nicht begonnen werden.

Hinsichtlich der Ablerplätze für den Hauskehricht ist im Berichtsjahre gegen das Vorjahr keine Änderung eingetreten. Nur bezüglich des bestandenen Ablerplatzes

in dem der Wienerberger Ziegelfabriks- und Baugesellschaft gehörigen Ziegelwerke an der Triesterstraße wurde ein neuer Pachtvertrag abgeschlossen, welcher folgendermaßen lautet:

„Die Gesellschaft gestattet der Gemeinde Wien auf unbestimmte Zeit die Benützung ihrer beiden ausbeuteten Gruben nächst dem Ziegelwerke Nr. IV an der Triesterstraße zur Ablagerung von Kehricht aus den Bezirken XII bis XV, beziehungsweise auch IV und X unter den nachstehenden Bedingungen:

1. Es darf nur Haus-, Markt- und Straßenkehricht, nicht aber auch Spitalskehricht, selbst nicht in desinfiziertem Zustande, oder Kanal- und Senkgrubeneinhalt abgelagert werden.

2. Das Ausklauben und Verwerten des zugeführten Kehrichts darf am Ablageplatze nicht stattfinden.

3. Die Zufahrt und Rückfahrt der Kehrichtwagen darf nur auf den von der Gesellschaft bestimmten Werkstraßen erfolgen.

4. Sollten sich wegen der Kehrichtablagerung sicherheits-, sanitäts- oder gewerbepolizeiliche Anstände ergeben oder behördliche Aufträge erfolgen, so hat die Gemeinde der Gesellschaft Vertretung, beziehungsweise Klage- und Schadloshaltung zu leisten.

5. Der Ablagerungsplatz darf nicht auch anderen Bezirken zugewiesen werden.

6. Die Gemeinde hat der Gesellschaft für die gestattete Benützung der genannten zwei Gruben einen jährlichen Entschädigungsbetrag von 9200 K, wenn bloß der Kehricht aus den Bezirken XII bis XV zur Ablagerung gelangt, einen solchen von 11.000 K aber zu entrichten, wenn der Kehricht aus den Bezirken IV, X, XII bis XV zur Ablagerung gebracht wird. — Der Entschädigungsbetrag ist halbjährig am 1. Februar und 1. August im vorhinein zu zahlen.

7. Sowohl der Gesellschaft, wie der Gemeinde steht das Recht zu, den Vertrag halbjährig mit 1. Februar und 1. August zu kündigen.

8. Die Gesellschaft stellt ohne weitere Entschädigung einen Aufseher zum Ablageplatz bei.“

In Bezug auf die Kehrichtverwertung ist nachstehendes bemerkenswert.

Franz Wallegg stellte die bereits im vorjährigen Berichte erwähnte Betriebsanlage für die Sortierung und Verwertung des Hauskehrichts aus dem I. Bezirke fertig und eröffnete sie nach bau- und gewerbepolizeilicher Genehmigung am 1. Juni 1900.

Das Werk kann nur als ein Versuch von geringem Umfange angesehen werden, was schon daraus hervorgeht, daß Wallegg an der Betriebsanlage fortwährend Änderungen vornahm und nicht imstande war, den gesamten Kehricht aus dem I. Bezirke zu verarbeiten. Er mußte demnach den Kehricht, welcher nicht im Werke aufgearbeitet werden konnte, in der gewöhnlichen Weise mit der Hand auslesen und sortieren. Nachdem aber diese Arbeiten mit ungenügenden Arbeitskräften und mit wenig Fachkenntnissen vorgenommen wurden, so ergaben sich hiebei verschiedenartige Schwierigkeiten und auch die Rentabilität des ganzen Unternehmens wurde dadurch in ungünstiger Weise beeinflusst.

Die Beseitigung und Verwertung des Kehrichts versuchte auch noch die Firma Ottermann & Komp. Sie errichtete in dem Hofraume des Hauses D.-Nr. 17 Kopalgasse im XI. Bezirke ein Versuchswerk, in dem sie unter Anwendung eines geheim gehaltenen Verfahrens Hauskehricht vergaste. Das hiebei gewonnene Gas dürfte wahrscheinlich bloß für Industriezwecke, nicht aber für Beleuchtung Verwendung finden können. Bei der Vergasung verblieb ein Rückstand von wenigstens 50 bis 60%.

Die Firma Ottermann & Komp. unterbreitete nach Abschluß dieser Versuche ein Offert wegen Besorgung der Vergasung des Kehrichts nach ihrer Methode. Hierüber fand bis zum Ende des Berichtsjahres noch keine Entscheidung statt.

Nach eingehendem Studium gelangte der Magistrat zur Überzeugung, daß sich nach dem Beispiele anderer Städte auch in Wien die Vertilgung des Hauskehrichts im Wege der Verbrennung empfehlen würde.

Einerseits entspricht nämlich diese Art der Kehrichtbeseitigung den hygienischen Anforderungen einer Großstadt am besten, während andererseits der Mangel an geeigneten Abkeerplätzen im Gebiete der Stadt Wien immer fühlbarer wird und außerhalb der Stadt wegen Weigerung der betreffenden Gemeinden überhaupt keine Abkeerplätze erhältlich sind. Die Abfuhr dahin würde auch die Kehrichtbeseitigung wesentlich verteuern.

Der Magistrat unterbreitete dem Stadtrate den Antrag, daß die Gemeinde mit der Unternehmung Horsfall & Co. in Leeds, die derzeit den besten Ruf bezüglich Herstellung von Kehrichtdestruktors genießt, wegen Einrichtung eines Versuchsbrennofens mit etwa sechs Zellen direkt in Verbindung treten soll.

Die Beschlußfassung über diesen Gegenstand war am Ende des Berichtsjahres noch ausständig.

Schneefäuberung.

Die außergewöhnlichen Schneefälle im Berichtsjahre 1900 machten es notwendig, zur Durchführung der Schneeabräumung in allen Bezirken ausnahmsweise eine große Anzahl von Beamten des Stadtbauamtes den Bezirksvorstehern aushilfsweise zur Verfügung zu stellen.

Hinsichtlich der Abkeerplätze ergab sich gegen das Vorjahr keine wesentliche Änderung. Der Abwurf des Schnees in die Kanäle dehnte sich im Berichtsjahre fast schon auf das ganze Kanalnetz des Stadtgebietes aus und es gelangten 10 neue Schächte teils mit, teils ohne unterirdische Kammern zur Erbauung.

Um die Abfuhr zu den Kanalschächten zu erleichtern und zu beschleunigen, wurden 250 Stück zweirädrige Handkarren mit dem Gesamtkostenerfordernisse von 23.229 K 50 h angeschafft, welche im Bedarfsfalle auch zur Kehrichteinsammlung bei der Straßenfäuberung Verwendung finden können.

Die Zahl der Schneepflüge wurde um 10 Stück vermehrt, so daß nunmehr die Gemeinde im Besitze von 146 Schneepflügen, darunter 141 nach System Schmid und 5 von verschiedener Konstruktion, ist.

Zur Auflockerung festgefahrenen, gefrorenen Schnees wurde von der Firma Gerbatich (Preußisch-Schlesien) versuchsweise ein Eisbrecher angekauft. Über die Zweckmäßigkeit dieses Apparates konnte ein endgiltiges Urteil im Berichtsjahre noch nicht gewonnen werden.

Die von verschiedenen Seiten angeregten Schneeschmelzversuche wurden mit einem von A. Hoffmann konstruierten Apparate in Gegenwart des gemeinderätlichen Komitees fortgesetzt. Diese Art der Schneeabfuhr ist jedoch allzu kostspielig und zeitraubend, so daß in ihr gegenüber dem heutigen Abfuhrsysteme kein Fortschritt erblickt werden kann.

Die Schneeabräumung auf den Abkeerplätzen des I. Bezirkes erfolgte wie im Vorjahre durch die Gemeinde in eigener Regie.

Für die Schneeabfuhr im I. Bezirke wurde das Kabelfuhrwerk wie im Vorjahre im Wege einer allgemeinen öffentlichen Offertverhandlung sichergestellt, während der Bezirksvorsteher das zweispännige Fuhrwerk nach Bedarf aufnehmen konnte, wobei er die Preise mit den Fuhrwerksbesitzern selbst vereinbarte.

Straßenbesprikung.

Zur Straßenbesprikung in den Bezirken VI bis IX und XII bis XVIII wurden 53 Hydranten der Wientalwasserleitung herangezogen, wogegen 12 Hydranten der Hochquellenleitung und 3 Schöpfbrunnen als Wasserbezugsquellen aufgelassen wurden.

Diese Maßregel hatte nicht nur eine bedeutende Entlastung der Hochquellenleitung, sondern auch eine erhebliche Erleichterung in der Durchführung der Straßenbespritzung selbst zur Folge, so daß im Verhandlungswege von den Unternehmern Ermäßigungen der für die Straßenbespritzung vereinbarten Pauschalpreise erzielt werden konnten.

Im übrigen haben sich die Verhältnisse gegen das Vorjahr nicht wesentlich geändert.

Die im Jahre 1898 für den XV. Bezirk eingeführte beschränkte eigene Regie wurde bei dem Umstande, als die Fuhrwerksunternehmer ihre übermäßigen Forderungen für die Bespritzung in diesem Bezirke bedeutend restringiert haben, wieder aufgehoben und das städtische Spritzwagenmaterial zur Weiterverwendung in diesem Bezirke durch die Unternehmer bestimmt.

Die gesamte Bespritzungsfläche betrug am Ende des Berichtsjahres 7.038.799 m² gegen 6.962.021 m² im Vorjahre, daher sich ein Zuwachs von 76.778 m² ergibt.

Die Kosten der Straßenbespritzung bezifferten sich mit 773.828 K gegen 742.867 K im Jahre 1899.

Nähere ziffermäßige Angaben 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 im Berichte für das Jahr 1897 (Seite 82) geschildert wurden.

c) Eisenbahnen.

I. Lokomotivbahnen.

a) Allgemeines.

In der letzten Zeit war in der Öffentlichkeit vielfach darüber Klage geführt worden, daß die Stadt Wien bei der Aufstellung der Eisenbahnfahrpläne für den internationalen Verkehr nicht die genügende Berücksichtigung finde. Diese Klagen erhielten neue Nahrung, als gegen Ende 1899 durch unwiderprochen gebliebene Zeitungsnachrichten bekannt wurde, daß eine von der österreichischen und deutschen Geschäftswelt ausgegangene Anregung auf Einführung eines direkten Schnellzuges zwischen Wien und Frankfurt a. M. auf der Fahrplankonferenz des Jahres 1899 abgelehnt worden sei.

Da außerdem die Bestrebungen der ungarischen Regierung, den Durchzugsverkehr durch die österreichisch-ungarische Monarchie auf ungarisches Gebiet abzulenken, immer offenkundiger zu Tage traten und die Einführung diesbezüglicher internationaler Zugverbindungen als nahe bevorstehend angekündigt wurde, faßte der Gemeinderat in der Sitzung vom 16. Juni 1900 den folgenden Beschluß:

„Es ist an das k. k. Eisenbahnministerium eine Eingabe zu richten, in welcher unter Hinweis auf die seitens der ungarischen Regierung zugunsten der Stadt Pest betätigten Bestrebungen und des entgegengesetzten Verhaltens der österreichischen Eisenbahnerverwaltungen im Falle der angestrebten neuen Schnellzugsverbindung Frankfurt a. M. — Wien, um eine ähnliche Berücksichtigung der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien bei der Feststellung der Fahrpläne für den Auslandsverkehr seitens der österreichischen Behörden gebeten wird, wie sich deren die Stadt Pest seitens der ungarischen Behörden erfreut.“

Der Magistrat wurde gleichzeitig beauftragt, bei diesem Anlasse auf die baldige Durchführung der zur Ermöglichung eines regeren internationalen Schnellzugsverkehrs nach Wien unbedingt notwendigen Ergänzungen der staatlichen und privaten Bahnanlagen hinzuweisen. Bis zum Schlusse des Berichtsjahres war jedoch ein Erfolg der eingeleiteten Aktion nicht zu verzeichnen.

Ein zweitesmal beschäftigte sich der Gemeinderat mit den im Betriebe der Südbahn aufgetretenen Übelständen. Während der Weihnachtsfeiertage 1899 hatte sich nämlich zwischen Graz und Marburg bei Kalsdorf ein Aufsehen erregender Zusammenstoß ereignet, dessen verheerende Wirkungen noch dadurch gesteigert wurden, daß ein zur Heizung eines Waggons in Verwendung stehender eiserner Ofen beim Zusammenstoße explodierte, wodurch ein Waggonbrand hervorgerufen wurde. Im Hinblick auf diesen Unglücksfall, welcher ebensowohl auf veraltete und ungenügende Betriebsrichtungen, wie auf dienstliche Überbürdung des Betriebspersonales zurückzuführen ist, faßte der Gemeinderat am 19. Jänner 1900 den Beschluß, es sei unter Hinweis auf die im Betriebe der k. k. priv. Südbahngesellschaft zu Tage getretenen Übelstände eine Petition an die Regierung zu richten, in welcher im Interesse des reisenden Publikums die Bitte gestellt wird, gegen die Bahnunternehmung mit allen der Behörde durch das Eisenbahnkonzessionsgesetz eingeräumten Zwangsmitteln vorzugehen.

In derselben Sitzung wurde ferner der Beschluß gefaßt, die k. k. Regierung aufzufordern, daß der Reichsvertretung ehestens die geeigneten Vorlagen wegen Durchführung der zweiten Eisenbahnverbindung zwischen Wien, beziehungsweise anderen der Stadt Wien nahegelegenen Punkten und dem Hafen von Triest unterbreitet werden.

b) k. k. Staatsbahnen.

Einem von der Gemeinde wiederholt ausgesprochenen Wunsche nach Erweiterung der Postfrachthalle auf dem Westbahnhofe wurde Rechnung getragen.

Die Unzulänglichkeit der auf diesem Bahnhofe befindlichen Frachtmagazine, welche die glatte und rasche Abwicklung der Güterauf- und -abgabe empfindlich behindert und den Geschäftsleuten Zeit- und Geldverluste verursacht, bestimmte den Gemeinderat in der Sitzung vom 19. Jänner 1900 zu dem Beschlusse, eine Eingabe an das k. k. Eisenbahnministerium und an die k. k. Staatsbahndirektion Wien zu richten, in welcher die eheste Erweiterung der Magazinsanlagen auf dem Wiener Westbahnhofe mit Rücksicht auf die vollkommene Unzulänglichkeit der bestehenden Anlagen angeregt und gleichzeitig auf die Vorteile der raschesten Austragung dieser Frage im Hinblick auf die Aufstellung des Regulierungsplanes für dieses Stadtgebiet verwiesen wird.

Von geringfügigen baulichen Herstellungen ist zu erwähnen, daß ein öffentlicher Durchlaß in km 40/1 der Verbindungsbahn aufgelassen, eine Finanzwachhütte in der Station Klein-Schwechat und eine Wächterhütte bei der Niveaufreuzung der Rosenhügelgasse im XII. Bezirke errichtet, mehrere Handschranken bei Niveaufreuzungen mit der Verbindungs- und Donauländebahn in Zugschranken umgewandelt, das Betriebsgebäude in der Haltestelle Praterispiz der Donauuferbahn vergrößert und eine heizbare Wächterhütte daselbst aufgestellt wurden.

Die Angelegenheit der Beseitigung der Niveaufreuzungen der Westbahn im Zuge der Diesterweg-, Einwangs- und Ameisgasse im XIII. Bezirke nahm einen für die Gemeinde nicht ungünstigen Verlauf. Bei der am 15. März 1899 stattgefundenen politischen Begehung des Projektes für das dritte und vierte Geleise der Strecke Penzing-Hütteldorf-Hacking hatte nämlich die Gemeinde mit Rücksicht auf die durch die

projektierten Herstellungen zu gewärtigende erhöhte Verkehrsbehinderung auf den genannten Straßenzügen die Beseitigung der Niveaufkreuzungen verlangt und gegen die Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 4. April 1899, Z. 15.424, mit welcher diese Forderung zurückgewiesen wurde, die Beschwerde an den k. k. Verwaltungsgerichtshof ergriffen.

Die Verhandlung über diese Beschwerde hat am 25. Jänner 1900 stattgefunden, worauf der Verwaltungsgerichtshof das folgende Urteil fällte:

Die angefochtene Entscheidung wird als im Geseze nicht begründet aufgehoben.

Entscheidungsgründe.

Die Beschwerde der Gemeinde Wien richtet sich dagegen, daß ihre bei der politischen Begehung, betreffend das Projekt der k. k. Staatsbahndirektion Wien, für die Herstellung eines dritten, eventuell vierten Geleises zwischen den Stationen Penzing und Hütteldorf-Hacking, ad 2, 14 und 15 gestellten Forderungen mit der angefochtenen Entscheidung abgewiesen wurden.

Diese Forderungen hatten gelautet:

1. „In der Station Penzing ist an Stelle des bestehenden Übergangsteges ein Personendurchlaß herzustellen.“

2. „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 Bahngleise führenden öffentlichen Fahrstraße bedeutend beeinträchtigt und diese Straße somit durch die Ausführung des vorliegenden Projektes teilweise unfahrbar gemacht wird, so ist diese Niveaufkreuzung gemäß § 10, al. c des Eisenbahnkonzessionsgesetzes auf Kosten des Bahnunternehmens durch eine Straßenunterführung zu ersetzen und das diesbezügliche Projekt mit der Gemeinde Wien im Verhandlungswege zu vereinbaren.“

3. „Nachdem durch die Herstellung zweier neuer Geleise in der Straßenfahrbahn, sowie durch die Verdichtung des Eisenbahnverkehrs die Benützung der über die Bahngleise führenden öffentlichen Fahrstraßen im Zuge der Einwaggasse und im Zuge der Ameisgasse bedeutend beeinträchtigt und somit diese Straßen durch die Ausführung des vorliegenden Projektes teilweise unfahrbar gemacht werden, so ist gemäß § 10, al. c des Eisenbahnkonzessionsgesetzes die Niveaufkreuzung im Zuge der Einwaggasse durch eine Straßenunterführung und jene im Zuge der Ameisgasse durch eine Straßenuberführung auf Kosten des Bahnunternehmens zu ersetzen.“

Die erste Forderung wurde vom Ministerium im Sinne des Kommissionsgutachtens deshalb abgewiesen, weil sie gar nicht Gegenstand der kommissionellen Verhandlung war, nachdem die neue Geleiseanlage als Fortsetzung der Vorortelinie der Wiener Stadtbahn erst außerhalb der Personestation Penzing beginnt und der fragliche Weg am Anfange dieser Station situiert ist.

Die Abweisung des zweiten Begehrens der Kommune erfolgte, weil „nach dem vorliegenden Projekte die Zahl der Geleise auf der in Rede stehenden Übersezung nicht vermehrt wird und überhaupt der alte Bestand aufrecht bleibt, so daß die Berufung der Vertreter der Kommune Wien auf § 10, lit. c des Eisenbahnkonzessionsgesetzes im vorliegenden Falle nicht zutrifft“.

Das ad 3 angeführte Begehren wurde abgewiesen, weil „die Frequenz an diesen Niveauübersezungen eine geringe ist, sowie ein Bedürfnis für die Beseitigung der fraglichen Niveauübersezungen dermalen und auch für eine absehbare Zeit nicht vorliegt und auch bezüglich dieses Falles der von den Vertretern der Kommune zitierte § 10, al. c des Eisenbahnkonzessionsgesetzes nicht zutrifft“.

Wie nun aus den Motiven der angefochtenen Entscheidung ad 2 und 3 hervorgeht, war das Eisenbahnministerium von der Rechtsanschauung geleitet, daß auf den konkreten Fall die Bestimmung des § 10, lit. c des Eisenbahnkonzessionsgesetzes nicht anwendbar sei und die von der Kommune Wien gestellten Petite aus dieser gesetzlichen Bestimmung nicht abgeleitet werden können.

Die Petite der Kommune waren darauf gegründet, daß die Ausführung des genehmigten Projektes der k. k. Staatsbahndirektion Wien für die Herstellung eines dritten, eventuell vierten Geleises zwischen den Stationen Penzing und Hütteldorf eine so wesentliche Beschränkung des öffentlichen Verkehrs auf dem obbezeichneten Gemeindewege zur notwendigen Folge haben muß, daß eine Störung dieser öffentlichen Kommunikation platzgreifen werde.

Nun verfügt der § 10, lit. c des Eisenbahnkonzessionsgesetzes, daß, wenn durch den Bau der Eisenbahn öffentliche Wege, Brücken, Stege oder sonstige Kommunikationsmittel ganz oder zum

Teile gestört oder unfahrbar gemacht werden, die Eisenbahnunternehmung verpflichtet ist, nach jedesmaliger Anordnung der Behörden die gestörte Kommunikation anderweitig vollkommen wieder herzustellen.

Aus diesem Wortlaute des Gesetzes ergibt sich zunächst, daß die Verpflichtung der Eisenbahn, gestörte Kommunikationen anderweitig vollkommen wieder herzustellen, nicht etwa auf den Fall der ersten Herstellung der Eisenbahn eingeschränkt ist, daß vielmehr die Eisenbahnunternehmungen auch in der Folge — „nach jedesmaliger Anordnung der Behörden“ — verpflichtet bleiben, durch ihre Veranlassungen gestörte Kommunikationen vollkommen wieder herzustellen, das ist einen solchen Zustand herbeizuführen, daß der Verkehr auf den durch den Eisenbahnbau in Mitleidenschaft gezogenen öffentlichen Wegen, Brücken, Stegen sich ungestört und klaglos vollziehen könne.

Daß nun durch die Herstellung eines dritten, eventuell vierten Geleises die durch den Bahnkörper okkupierten obbezeichneten öffentlichen Kommunikationen weiteren neuen Störungen ausgesetzt werden, unterliegt wohl keinem Zweifel und es wird auch die Möglichkeit einer solchen weiteren Störung eigentlich zugegeben, da nach den Ausführungen der Gegenpartei der Kommune Wien vorbehalten bleiben soll, „in dem Falle, daß eventuelle zukünftige Änderungen in den Bahnbetriebsverhältnissen, insbesondere eine tatsächlich eintretende wesentliche Steigerung der Verkehrsbedürftigkeit auf der Bahn ein wirklich nachweisbares Bedürfnis nach Ersatzherstellungen für die in Rede stehenden Kommunikationen hervorbringen würden“, ihr Begehren zu wiederholen.

Mit dieser Feststellung ist aber auch die in der Entscheidung negierte Anwendbarkeit des § 10, lit. c des Eisenbahnkonzessionsgesetzes außer Frage gestellt und dargetan, daß die angefochtene Entscheidung des Ministeriums auf einer unzutreffenden Rechtsanschauung beruht.

Der Umstand, daß die Bauführung, die Herstellung des dritten und vierten Geleises, welche die Begehren der Kommune Wien veranlaßte, nur in dem ad 3 bezeichneten Terrain sich vollziehen soll, erschien dem Gerichtshofe irrelevant, da die ad 1, 2 und 3 bezeichneten Kommunikationsobjekte so nahe aneinander gelegen sind, daß die Konsequenzen der ersterwähnten Herstellungen voraussichtlich auch die beiden ersterwähnten Kommunikationsmittel treffen können.

Es wäre sonach Sache der kommissionellen Verhandlungen gewesen, auf die von der Kommune Wien aus dem § 10, lit. c, leg. cit. abgeleiteten Ansprüche einzugehen und zu erheben, ob und bis zu welchem Maße der öffentliche Verkehr auf den obbezeichneten Gemeindewegen infolge der neuen Herstellungen weitere Störungen erfahren wird und ob und inwieweit zu Zwecken der Aufrechterhaltung des öffentlichen Verkehrs Ersatzherstellungen erforderlich erscheinen und es ging nicht an die Petite der Kommune Wien ohne meritorische Würdigung ihrer tatsächlichen Unterlagen wegen vermeintlicher Unanwendbarkeit des § 10, lit. c des Eisenbahnkonzessionsgesetzes abzuweisen.“

Auf Grund dieser Entscheidung veranlaßte das k. k. Eisenbahnministerium das Zusammentreten einer Kommission, bestehend aus Vertretern der Eisenbahnverwaltung, der Polizeibehörde und der Gemeinde, welche die Anzahl der die vorbezeichneten Straßenkreuzungen passierenden Eisenbahnzüge und Straßenfahrwerke, sowie die Zeit, während welcher innerhalb eines Tages die Bahnshranken geöffnet, beziehungsweise geschlossen sind, zu erheben hatte. Diese Erhebungen wurden am 23., 24. und 25. August bei allen drei Niveaufkreuzungen gleichzeitig in der Zeit von 6 Uhr früh bis 9 Uhr abends vorgenommen und förderten ein Ergebnis zutage, aus welchem sich mit Sicherheit schließen läßt, daß die Bahnshranken infolge der Verdichtung des Bahnverkehrs durch die Eröffnung des Betriebes auf dem dritten und vierten Geleise jetzt wesentlich länger als früher geschlossen bleiben. Die Austragung dieser Angelegenheit zwischen Gemeinde und Eisenbahnministerium ist jedoch im Berichtsjahre nicht mehr erfolgt.

c) Stadtbahn.

Der bereits im Vorjahre begonnene Bau der Lokomotivremisen auf den Bahnhöfen Hütteldorf-Hacking und Heiligenstadt wurde vollendet.

Zur Erleichterung des Umsteigens von der Gürtellinie auf die untere Wientallinie wurde in der Station Meidling-Hauptstraße am Hütteldorfer Perronende ein Personentunnel errichtet, welcher den Mittelperron mit dem wienflußseitigen Perron verbindet.

Außerdem wurden auf den bereits im Betriebe befindlichen Stadtbahnlinien verschiedene Ergänzungsherstellungen ausgeführt, welche besonders die Vermehrung der Sicherungsanlagen bezweckten.

Die Arbeiten an der im Bau befindlichen Donaufanallinie und der Verbindungskurve von letzterer zur Gürtellinie nahmen einen ungestörten Fortgang, so daß die Betriebseröffnung auf diesen Strecken für den Sommer 1901 gesichert erschien.

d) Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft.

Die Angelegenheit der Errichtung einer Personenhaltestelle an der Kreuzung der Simmeringer Hauptstraße mit der nördlichen Linie dieser Gesellschaft wurde auch im Berichtsjahre unausgesetzt im Auge behalten und wesentlich gefördert. Gemeinde und Gesellschaft einigten sich über die bei der politischen Begehung des Haltestellenprojektes am 23. März 1899 offengebliebenen Fragen hinsichtlich mehrerer von der Gemeinde zu Straßenzwecken geforderten Grundabtretungen, wobei der Gesellschaft ein Beitrag von 16.000 K zu den Baukosten zugesagt wurde. Nur über die von der Finanzverwaltung angesprochenen Kosten der gefällsämtlichen Überwachung der neuen Haltestelle, wurde im Berichtsjahre zwischen der Gemeinde und Gesellschaft eine Einigung nicht mehr erzielt.

Am 3. Dezember 1900 fand die Lokalverhandlung über das Projekt für die Ergänzung der auf dem Staatsbahnhofe im X. Bezirke bestehenden Ölgasanstalt statt, welchem Projekte auf Grund des Stadtratsbeschlusses vom 30. November 1900 die Zustimmung erteilt wurde.

e) k. k. priv. österr. Nordwestbahn.

Am 25. Jänner 1900 fällte der Verwaltungsgerichtshof die Entscheidung über die von der Gemeinde erhobene Beschwerde gegen die Entscheidung des Eisenbahnministeriums vom 6. Jänner 1899, Z. 54.761 ex 1898, mit welcher die von der Gemeinde bei der politischen Begehung des Projektes des zweiten Geleises in der Strecke Wien—Stoßerau gestellte Forderung nach Erbauung eines Viaduktes in km 1'9/2'0 derzeit zurückgewiesen worden war. Der Verwaltungsgerichtshof hat die Beschwerde der Gemeinde zwar als unbegründet abgewiesen; es wurde jedoch in den Entscheidungsgründen, sowie bei der mündlichen Verhandlung vom Vertreter des belangten Eisenbahnministeriums anerkannt, daß die angefochtene Ministerialentscheidung nur ein Provisorium schaffe und es der Gemeinde keineswegs verwehrt sei, ihre aus dem genehmigten Regulierungsplane abgeleiteten Ansprüche in demjenigen Zeitpunkte zu erheben, in welchem die betreffende Straßenregulierung zur Ausführung gelangen würde, und in diesem Zeitpunkte eine definitive Entscheidung des Eisenbahnministeriums zu verlangen.

Die Entscheidungsgründe, welchen daher eine bedeutendere Tragweite innewohnt, haben folgenden Wortlaut:

Mit der angefochtenen Entscheidung wurde bezüglich der von der Gemeinde Wien bei der politischen Begehung des Projektes der k. k. priv. österr. Nordwestbahn für den Bau des zweiten Geleises in der Strecke Wien—Stoßerau gestellten Forderung, es sei bei km 1'9—2'0 der genannten Strecke anstatt des derzeit daselbst bestehenden Objektes von 11'38 × 2 m Weite ein 114 m langer Viadukt auszuführen, bestimmt, daß die Ausführung des Objektes nach dem Antrage der Bahnverwaltung zwar provisorisch genehmigt wird, daß jedoch über eine eventuelle Abänderung oder Ergänzung desselben, sowie über die Tragung der damit verbundenen Kosten erst bei der Beamtshandlung des Projektes für den Anschluß der Wiener Stadtbahn die definitive Entscheidung zu treffen sein wird.

In dem vom Eisenbahnministerium zur Begründung berufenen Kommissionsantrage heißt es: „Ad 2. Das Projekt über das zweite Geleise wurde sub Erlaß des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 17. Dezember 1897, Z. 18.185/IV, in Behandlung gezogen.“

Der seitens der Vertreter der Kommune Wien bei der politischen Begehung am 26. September d. J. der Kommission vorgelegte, die bezügliche Strecke behandelnde Baulinienplan trägt die Genehmigung des Wiener Gemeinderates vom 23. September 1898 und wurde dieser schon zu einer Zeit verfaßt beziehungsweise genehmigt, während welcher das in Behandlung befindliche Projekt beim Magistrate der Gemeinde Wien zur allgemeinen öffentlichen Einsichtnahme aufgelegt ist.

Das in Frage kommende Objekt ist eine offene Durchfahrt mit zwei Öffnungen mit je 11·38 m lichter Weite, welche Durchfahrt derzeit aus dem Grunde überhaupt nicht benützt wird, weil die beiderseits der Bahn liegenden Grundstücke als Gemüsegärten bewirtschaftet werden und wohl auch in der nächsten Zukunft noch nicht verbaut werden dürften.

Es ist somit nach Ansicht des Vertreters des k. k. Eisenbahnministeriums und des k. und k. Reichs-Kriegsministeriums kein Grund vorhanden, daß unter dem Bahnkörper ein derartiger sternförmiger Platz durch Herstellung eines 114 m langen Viaduktes geschaffen wird und könnte die Bahnverwaltung zur Tragung der bezüglichen Kosten weder unter dem alten Geleise noch auch im neuen Geleise aus den von den Vertretern der Nordwestbahn angegebenen Gründen verhalten werden; wenn für die Zukunft ein Bedürfnis zur Herstellung eines solchen Platzes vorhanden ist, so ist der konsensmäßige Zustand der bestehenden Bahnanlage zu belassen und kann der Platz an das Bahnterritorium angegliedert oder an einer anderen Stelle angelegt werden.

Aus diesen Gründen ist die Forderung abzuweisen.

Die übrigen Kommissionsteilnehmer stellen folgenden Antrag:

An dieser Stelle ist der Anschluß der Stadtbahn in Aussicht genommen. Infolgedessen ist sehr wahrscheinlich, daß die von der Gemeinde Wien geplante Art und Weise der Verbauung eine Änderung erfahren wird, und es ist daher auch die Frage offen, ob die Notwendigkeit vorliegt oder vorliegen wird, den Durchlaß in der Breite des vorgeschlagenen Platzes durchzuführen.

Die Kommissionsmitglieder sind daher nicht in der Lage, das Maß des künftig Notwendigen zu fixieren, und beantragen also, den Vorschlag der Nordwestbahn rücksichtlich der Ausführung des Objektes in dem zweiten Geleise mit dem Vorbehalte provisorisch zu genehmigen, daß über eine eventuelle Abänderung oder Ergänzung desselben, sowie über die Tragung der damit verbundenen Kosten erst bei Behandlung des Stadtbahnanschlusses zu erkennen sein wird.

Die getroffene Entscheidung wird von der Gemeinde Wien zunächst als mangelhaft mit der Begründung angefochten, daß nach § 17 der Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, über die von den Parteien bei der politischen Begehung gegen das Bahnprojekt erhobenen Einwendungen und diesfalls gestellten Forderungen vom Eisenbahnministerium endgiltig zu entscheiden sei, während im vorliegenden Falle der zitierten Vorschrift entgegen die definitive Erledigung der Forderung der Gemeinde Wien auf einen späteren und ungewissen Zeitpunkt hinausgeschoben wurde.

Allein es ist zweifellos, daß mit der zitierten Bestimmung insbesondere mit dem Worte „endgiltig“ nur die Kompetenz des Handelsministeriums zu einer von anderen Verwaltungsbehörden oder den ordentlichen Gerichten nicht überprüfbaren Entscheidung zum Ausdruck gebracht werden, nicht aber die Möglichkeit einer Provisorialentscheidung bis zum Eintritte gewisser Ereignisse, hinsichtlich derer momentan noch nicht gesagt werden kann, wann und wie sie sich vollziehen werden, ausgeschlossen werden wollte, wenn hiedurch nur nicht schon dormalen liquide Ansprüche verlegt oder für die Zukunft präjudiziert werden. Diese letzteren Momente treffen aber im vorliegenden Falle nicht zu.

Den vor allem ist nach dem Ergebnisse der politischen Begehung der Fall des § 10, lit. c der Ministerialverordnung vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, auf welchen die Beschwerde den erhobenen Anspruch in merito stützt, schon darum nicht gegeben, weil der Eisenbahndamm, dessen Ersetzung durch einen Viadukt die Gemeinde Wien darum, weil er die künftig an dieser Stelle, für welche ein sternförmiger Platz projektiert ist, zu errichtenden Kommunikationsmittel zerstört oder unfahrbar macht, verlangt, nicht etwa anlässlich des den Gegenstand der Kommissionsverhandlung bildenden Baues eines zweiten Geleises angelegt wurde oder angelegt werden sollte, sondern längst besteht.

Dermaßen handelt es sich nicht um den Bau dieses Dammes und die Frage, ob zwei zu schaffende Öffnungen à 11·38 m lichter Weite, 4·255 m Höhe den Verkehrsverhältnissen genügen, sondern nur um die Verlängerung dieser bestehenden Objekte in gleicher Weite, Höhe und Konstruktionsart.

Wenn nun die Entscheidung darüber, ob die Verlängerung dieser Objekte nicht eine Verschlechterung der Verkehrsverhältnisse zur Folge haben könnte, einem späteren Zeitpunkte vorbehalten

wurde, so kann hierin umsoweniger eine Verletzung berechtigter Interessen der Gemeinde Wien erblickt werden, als dormalen diese Objekte Kommunikationszwecken überhaupt noch nicht übergeben sind, sondern erst im Falle der Inangriffnahme respektive Durchführung des bezüglichen Regulierungsprojektes der Kommunikation dienstbar gemacht werden sollen und die Bemerkung der Entscheidung, daß über die eventuelle Abänderung oder Ergänzung der fraglichen Bahnobjekte und die Tragung der damit verbundenen Kosten „erst bei der Beamtenhandlung des Projektes für den Anschluß der Wiener Stadtbahn die definitive Entscheidung zu treffen sein werde“, nicht in dem Sinne judikatmäßige Bedeutung hat, daß, wenn etwa das fragliche Straßenregulierungsprojekt früher zur Realisierung gelangen sollte als der Anschluß der Wiener Stadtbahn, der Gemeinde Wien durch die Formulierung dieses lediglich die Ablehnung einer Entscheidung im gegenwärtigen Momente motivierenden Satzes verwehrt wäre, ihre etwaigen Ansprüche schon in diesem Zeitpunkte geltend zu machen, wie dies denn auch in der Gegenschrift des k. k. Eisenbahnministeriums ausdrücklich anerkannt wird und bei der öffentlichen mündlichen Verhandlung vom Regierungsvertreter im Einvernehmen mit dem Vertreter der Nordwestbahn zugesichert wurde.

Über Anregung der Bezirksvorstehungen Leopoldstadt und Döbling faßte der Gemeinderat in der Sitzung vom 9. November 1900 den Beschluß, es sei beim k. k. Eisenbahnministerium zu beantragen, dasselbe wolle seinen Einfluß geltend machen, damit an der Kreuzung der k. k. priv. österr. Nordwestbahn und der Donauuferbahn nächst der Donaubrücke der ersteren die in den Begehungsprotokollen vom 27. April 1898 und 17. Mai 1899 in Aussicht genommene kombinierte Personenhaltestelle und weiter an der Kreuzung der k. k. priv. österr. Nordwestbahn und der Stromstraße gleichfalls eine Personenhaltestelle errichtet werde, und es sei an die k. k. Staatsbahndirektion Wien und an die Direktion der k. k. priv. österr. Nordwestbahn das gleiche Ersuchen zu richten.

f) k. k. priv. Südbahngesellschaft.

Am 27. Juni 1900 fand die politische Begehung über das Projekt für die teilweise Umgestaltung und Vermehrung der Geleiseanlagen auf den Bahnhöfen Meidling und Matzleinsdorf statt.

Bei dieser Verhandlung stellte die Gemeinde folgende Forderungen:

„1. Die zwischen der Fahrbahn der Triesterstraße und dem Südbahnbesitze gelegene Grundfläche ist, insoweit sie von der neuen Zufahrtsstraße gekreuzt wird, nach den Angaben des Stadtbauamtes mit normalen Granitwürfeln in der Breite des Einfahrtsstores auszufestern. Dieses Pflaster ist von der Bahnunternehmung ein Jahr lang zu erhalten und sodann der Gemeinde unentgeltlich in das Eigentum und die Erhaltung zu übergeben. Die Kosten der Herstellung und Erhaltung des Pflasters während des ersten Jahres hat die k. k. priv. Südbahngesellschaft allein zu tragen. Die anlässlich der Einmündung der neuen Zufahrtsstraße in die Triesterstraße an den Entwässerungsanlagen, der Gasbeleuchtung und den sonstigen in der Straße befindlichen städtischen Objekten etwa vorzunehmenden Abänderungen und Herstellungen sind seitens des Bahnunternehmens und auf dessen Kosten nach den Angaben derjenigen Organe, welchen die Verwaltung dieser Anlagen und Objekte obliegt, durchzuführen.

2. In dem Falle der Ausführung einer neuen den Bahnhof kreuzenden Kommunikation zwischen dem Matzleinsdorfer Viadukte und der Durchfahrt bei km 300 hat die k. k. priv. Südbahngesellschaft in derselben Weise, wie es hinsichtlich der in den Jahren 1898 und 1899 ausgeführten Geleiseherstellungen zufolge der mit Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums vom 4. August 1898, Z. 32.726/19, genehmigten Kommissionsanträge zu geschehen hat, zu den Herstellungskosten dieser Kommunikation im Verhältnisse des Längenzuwachses, welchen durch die Ausführung des neuen vorliegenden Projektes bedingt ist, beizutragen.

3. Bei der neuen Stockgeleiseanlage des Meidlinger Bahnhofes ist auf die seinerzeitige Verbreiterung der bei km 300 bestehenden 9,35 m breiten Durchfahrtsstraße bis auf 23 m Rücksicht zu nehmen. Die k. k. priv. Südbahngesellschaft hat daher die in diesem Falle etwa an der Bahnanlage notwendig werdenden Vorkehrungen und Herstellungen auf eigene Kosten zu bewirken.

4. Da die bei der Niveaufreuzung in km 3 $\frac{3}{4}$ bestehenden Übelstände infolge des bevorstehenden intensiveren Bahnbetriebes, der durch die neuen Geleiseanlagen ermöglicht werden soll, noch vergrößert werden, so wird neuerdings gefordert, daß diese Niveaufreuzung seitens der k. k. priv. Südbahngesellschaft im Sinne des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 14. Dezember 1872, Z. 28.259, in eine 11'38 m breite Unterfahmung umgewandelt werde."

Die Punkte 1 bis 3 wurden von der Bahngesellschaft zugestanden, Punkt 4 jedoch zurückgewiesen. Da auch das k. k. Eisenbahnministerium diese Forderung mit dem Erlasse vom 4. August 1900, Z. 34.809, ablehnte, ergriff die Gemeinde zufolge Gemeinderatsbeschlusses vom 19. Oktober 1900 gegen diese abweisliche Entscheidung die Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof. Die Verhandlung über dieselbe hat im Berichtsjahre nicht mehr stattgefunden.

g) k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang.

Auf dem Bahnhofe Wien wurde ein 40 m langes Stockgeleise hergestellt.

Mit der k. k. Staatsbahndirektion wurde eine Vereinbarung getroffen, wonach mehrere Züge auf der Verbindungsbahn bis „Hauptzollamt“ weitergeführt, beziehungsweise von dort aus eingeleitet werden. Hierin ist eine dankenswerte Verbesserung der Verkehrsverhältnisse zu erblicken.

Endlich wurden im Berichtsjahre, einem wiederholt und dringend geäußerten Wunsche und Bedürfnisse der betreffenden Bezirke entsprechend, wegen Abtretung der nicht zum öffentlichen Gute gehörenden Grundstücke in der rechten, linken und oberen Bahngasse und Aspangstraße, sowie wegen Verlängerung der letzteren bis zum Rennwege mit der k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang, der austro-belgischen Eisenbahngesellschaft und der Société Belge des chemins de fer Verhandlungen eingeleitet, für welche ein eigenes Verhandlungskomitee eingesetzt wurde. Die Verhandlungen gelangten jedoch im Berichtsjahre nicht zum Abschlusse.

h) Wiener Verbindungsbahn.

Die seit 1898 auf der Tagesordnung stehende Angelegenheit der Verbreiterung des sogenannten Rennweger Durchlasses an der Kreuzung mit der Fasan- und Ungargasse fand dadurch einen befriedigenden Abschluß, daß der Gemeinderat mit Beschluß vom 11. Dezember 1900 das diesbezügliche, von der k. k. Staatsbahndirektion aufgestellte Projekt mit dem Kostenerfordernisse von 22.400 K genehmigte und die Ausführung der Bahnverwaltung auf Kosten der Gemeinde übertrug.

II. Lokalbahnen.

a) Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen.

Die bereits im Vorjahre begonnenen Verhandlungen wegen Umbaues der Strecke Wien (Magleinsdorf)—Guntramsdorf, die infolge verschiedener Schwierigkeiten bezüglich der im Gebiete des V. Bezirkes gelegenen Teilstrecke abgebrochen worden waren, wurden neuerlich aufgenommen und bei der am 22. Februar 1900 stattgefundenen politischen Begehung im großen und ganzen zu einem zufriedenstellenden Abschlusse gebracht. Bei dieser Verhandlung gab die Gemeinde folgende Erklärung ab:

„Die Gemeinde erteilt dem Projekte unter folgenden Bedingungen ihre Zustimmung:

A. Politische Begehung.

1. In der Marx-Meidlingerstraße, km 0'00 bis km 0'72, ist nunmehr, insoweit es bisher nicht ohnehin schon geschehen ist, sowohl das bestehende, als auch das geplante neue Geleise nach Maßgabe der Bestimmungen des § 8 des zwischen der Gemeinde Wien und der Konzeßionärin der Lokalbahn abgeschlossenen Vertrages vom Jahre 1893, M.-Z. 126.008 ex 1892, mit regulären Granitwürfelsteinen ordnungsmäßig auszufestern.

2. Die ausgepflasterte Geleisezone ist gemäß § 14 des vorangeführten Vertrages unmittelbar an die Straßenfahrbahn anzuschließen, so daß erstere an allen Stellen nach jeder Richtung auch vom Straßenfahrwerke befahren werden kann.

Die in dem Querprofilplane Nr. 5 eingezeichneten Randsteine, welche in der Strecke zwischen km 0·1 und km 0·5 das neue Geleise, in der Strecke von km 0·5 bis km 0·7 aber die ganze Geleiseanlage von der Fahrstraße abtrennen würden, sind daher nicht in der geplanten Weise auszuführen, sondern vielmehr an dem gegen das Rinnjal zu gelegenen Rande der Geleisezone anzuordnen.

3. In den gepflasterten Strecken ist für den eisernen Oberbau ein System zu wählen, welches eine haltbare Anpflasterung mit normalen Granitwürfelsteinen ermöglicht und der Gemeinde zur Genehmigung in dieser Beziehung vorzulegen (§ 7 des erwähnten Vertrages).

4. Der im Projekte vorgesehene, bis km 0·32 reichende Parallelweg von 2 m nutzbarer Breite ist bis km 0·48 fortzusetzen; die zu dieser Fortsetzung benötigten Grundteile der Kat.-Parz. 707/3 und 707/1 hat das Bahnunternehmen auf eigene Kosten einzulösen.

5. Die nach Maßgabe des vorliegenden Projektes, beziehungsweise der vorstehenden Bedingung 4 zur Verbreiterung der Marx-Meidlingerstraße seitens des Bahnunternehmens einzulösenden Grundflächen sind unentgeltlich in das öffentliche Gut der Gemeinde Wien zu legen. Bei den Einlösenden in der Strecke km 0·48 bis km 0·68 ist darauf Bedacht zu nehmen, daß neben dem Grabenrande noch ein 0·5 m breiter Grundstreifen zur Aufstellung der Gaslaternen nötig ist.

6. Die Bahngesellschaft hat die in der sogenannten Kohlenstraße zwischen km 1·05 und km 1·60 befindlichen Geleise, sobald auf Grund des Generalkonstruktionsplanes dortselbst Niveauveränderungen vorgenommen werden, in das neue Niveau zu legen.

7. In der zwischen der Wolfganggasse und der Zufahrt zum Maglensdorfer Frachtbahnhofe (km 1·05 bis km 1·35) gelegenen Geleisestrecke erscheint die Auspflasterung beider Geleise und die Einbeziehung der gepflasterten Geleisezone in die Straßenfahrbahn geboten.

8. Die Kreuzungen mit den im öffentlichen Verkehre befindlichen Straßenzügen wären in langsamem Tempo zu befahren.

9. Jene Teile der neuen Bahnhofsanlagen, welche in solche Grundflächen fallen, die nach Maßgabe des mit Gemeinderatsbeschlusse vom 19. Dezember 1899, Z. 11.445, genehmigten Regulierungsprojektes für öffentliche Straßenzwecke bestimmt sind, können nur als Provisorien zugestanden werden und sind somit nach erfolgter Eröffnung der betreffenden Straßenzüge wieder zu entfernen, beziehungsweise entsprechend abzuändern.

10. Von der in dem vorliegenden Situationsplane mit grünen Linien eingetragenen allfälligen zukünftigen Vergrößerung des Bahnhofes, welche fast vollständig in projektierte Straßen fällt, wäre demnach überhaupt Abstand zu nehmen.

11. Auf jene kurrenten Geleisestrecken, welche zwar dermalen in Privatgrundstücken liegen, nach Maßgabe des genehmigten Baulinienplanes jedoch in projektierte Straßen fallen, haben von dem Zeitpunkte an, in welchem die bezüglichlichen Straßenzüge dem öffentlichen Verkehre übergeben werden, alle hinsichtlich der in öffentlichen Straßen befindlichen Geleise mit der Gemeinde vereinbarten Bedingungen vollständig Anwendung zu finden.

12. Die an der Nordseite des bestehenden Bahnhofes vor dem Stationsgebäude projektierte Stützmauer ist in die genehmigte Baulinie der Neuwallgasse, die an der Westseite des Bahnhofes auszuführende Einfriedung in die östliche Bauliniensucht der Wolfganggasse zu stellen. Hierbei ist auch auf die genehmigten definitiven Straßenniveaus Rücksicht zu nehmen. Die Baulinien werden der Bahngesellschaft über spezielles Ansuchen vom Stadtbauamte bekanntgegeben werden.

13. Die Bahngesellschaft hat die Verpflichtung zu übernehmen, an jenen Seiten des Bahnhofes, welche unmittelbar an öffentliche Straßen grenzen, nach erfolgter Eröffnung dieser Straßenzüge einen Gehweg, dessen Breite mit einem Sechstel der Straßenbreite zu bemessen wäre, in der von der Gemeinde Wien vorzuschreibenden Konstruktion auf eigene Kosten herzustellen und nach Ablauf eines Jahres nach beendeter Herstellung der Gemeinde in die Erhaltung zu übergeben.

14. Bei den projektierten neuen Einfahrten in den Bahnhof ist der zwischen den Toren und der Straßenfahrbahn befindliche Grundstreifen zur Vermeidung von Verkehrsstörungen insolge Steckenbleibens von Ziegelefuhrwerk seitens der Bahngesellschaft und auf deren eigene Kosten mit Granitwürfeln zu pflastern.

15. Durch den Bau und Betrieb der geplanten neuen Geleiseanlagen darf weder der Bestand, noch der Betrieb der zum Teile fast unmittelbar unter dieselben zu liegen kommenden Röhre der städtischen Wasserleitungen in irgendeiner Weise beeinträchtigt werden. Dem städtischen Wasserleitungspersonal muß daher der Zutritt zu den Wasserleitungsobjekten behufs Vornahme von Arbeiten jederzeit ungehindert gewahrt bleiben. Die zur Behebung von Gebrechen oder aus sonstigen Ursachen von der Gemeinde für nötig befundenen Aufgrabungen zur Bloßlegung der Rohrstränge dürfen seitens des Bahnunternehmens nicht gehindert werden. Die Bahngesellschaft ist verpflichtet, in solchen Fällen über Verlangen der Gemeinde den Bahnbetrieb auf den betreffenden Geleisen einzuschränken und erforderlichenfalls auch ganz einzustellen. Die an den Geleisen hiebei etwa zu treffenden Sicherungsvorkehrungen, beziehungsweise auch deren vorübergehende vollständige Beseitigung und Wiederherstellung obliegt der Bahnunternehmung, deren Organe überhaupt in allen die Geleiseanlage betreffenden Vorkommnissen dem städtischen Wasserleitungspersonal jede mögliche Unterstützung zu gewähren haben. Die Kosten aller an den Bahnobjekten anlässlich von Gebrechen oder der Vornahme von Arbeiten an den städtischen Wasserleitungen vorzunehmenden Sicherungen hat das Bahnunternehmen selbst zu tragen.

16. Der Gesellschaft steht für alle ihr etwa infolge von Gebrechen oder durch die Vornahme von Arbeiten an den städtischen Wasserleitungen erwachsenden Schäden und Nachteile einschließlich der zeitweiligen Betriebsbeschränkungen, beziehungsweise Einstellungen keinerlei Ersatzanspruch an die Gemeinde zu; dagegen hat die Gesellschaft der Gemeinde für alle Schäden und Nachteile, welche dieser etwa infolge des Baues und Betriebes der neuen Geleise an dem Bestande und Betriebe der städtischen Wasserleitungen nachweisbar erwachsen sollten, aufzukommen.

17. Sollten infolge der neuen Geleiseanlagen Verletzungen von Einsteigschächten und Wechselläufen und dergleichen Objekte nötig sein, so werden dieselben, wie überhaupt alle an den städtischen Wasserleitungen vorzunehmenden Arbeiten, durch die Gemeinde selbst, jedoch auf Kosten der Gesellschaft durchgeführt werden. Diesbezüglich ist von Fall zu Fall im kurzen Wege mit der Fachabteilung VII des Stadtbauamtes das Einvernehmen zu pflegen, welche auch die Verständigung der Gesellschaft nach Tunlichkeit noch vor Inangriffnahme der Arbeit im kurzen Wege veranlassen wird.

18. Die Details der anlässlich des Bahnbaues an den städtischen Straßen vorzunehmenden Änderungen sind im kurzen Wege mit der Fachabteilung IVa des Stadtbauamtes zu vereinbaren.

19. Die Versetzung der städtischen Beleuchtungsobjekte hat im unmittelbaren Einvernehmen mit der Betriebsdirektion der städtischen Gaswerke zu erfolgen.

20. Die Kosten aller an städtischen Objekten anlässlich des Bahnbaues und -betriebes zu treffenden Abänderungen hat die Bahngesellschaft zu tragen.

21. Die Bahnunternehmung hat die Gemeinde auch gegen alle aus den neuen Bahnanlagen abgeleiteten Forderungen dritter Personen klag- und schadlos zu halten.

22. Der zwischen der Gemeinde Wien und der Bahngesellschaft im Jahre 1893 ad M. z. 126.008 ex 1892 abgeschlossene Vertrag bleibt auch hinsichtlich der erweiterten Bahnanlage, insofern sie mit Dampf betrieben wird, vollständig aufrecht und ist nach Maßgabe der vorliegenden Erklärung zu ergänzen.

23. Die Bewilligung zur Benützung städtischer Straßen zur Einführung des elektrischen Betriebes kann die Gemeinde insofern nicht erteilen, als nicht diesbezüglich ein besonderer Vertrag zwischen ihr und der Gesellschaft zustande gekommen ist.

B. Enteignungsverhandlung.

1. Gegen die Enteignung der zur Verbreiterung der sogenannten Marx-Meidlingerstraße benötigten städtischen Grundflächen wird keine Einwendung erhoben. Die Gemeinde ist jedoch nach § 4 des Eisenbahnteignungs-Gesetzes für alle ihr aus dieser Enteignung erwachsenden vermögensrechtlichen Nachteile zu entschädigen.

2. Gegen die im Wege der Enteignung angestrebte Zuerkennung des Rechtes der Pachtung auf Konzessionsdauer muß die Gemeinde, insofern es sich hiebei um die Errichtung von Bahnhofsgebäuden und Bahnhofsgleisen auf solchen Grundflächen handelt, welche nach Maßgabe des genehmigten Regulierungsplanes für öffentliche Straßenzwecke bestimmt sind, Einsprache erheben, weil hiedurch die geplanten Straßen für den öffentlichen Verkehr fast unbenützbare werden würden. Insofern lediglich die kurrenten Geleise in Betracht kommen, wird gegen die begehrten Enteignungen nichts eingewendet."

Die Gesellschaft sicherte die Erfüllung sämtlicher Forderungen, mit Ausnahme derjenigen unter A 13, betreffend die Trottoirherstellung entlang des Maßleinsdorfer Bahnhofes, zu. Da diese Forderung der Gemeinde in der Folge auch vom Eisenbahnministerium abgewiesen wurde, ergriff die Gemeinde die Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof; der weitere Verlauf dieser Angelegenheit fällt nicht mehr in das Jahr 1900.

Der bereits im Vorjahre genehmigte Umbau der Anschlußstrecke im XII. und X. Bezirke wurde im Berichtsjahre nahezu vollständig durchgeführt, wobei insbesondere die Straßenbrücken im Zuge des Gerichtsweges und an der Kreuzung der Donauländebahn erbaut und von der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen unter Zuziehung der Gemeinde am 28. Juni und 7. Oktober kommissionell erprobt wurden.

Der Umbau der erst erwähnten Projektstrecke im V. Bezirke, sowie des Frachtbahnhofes in Maßleinsdorf wurde noch im Berichtsjahre begonnen, aber nicht mehr vollendet.

Für den Oberbau wurde im Einverständnisse mit der Gemeinde das starke Millenschienenprofil mit 175 mm Höhe verwendet.

b) Dampframway-Gesellschaft, vormals Frank & Komp.

Bei der Haltestelle „Dresdnerstraße“ der nördlichen Linie nach Stammersdorf wurde über Wunsch der Gemeinde eine Wartehalle errichtet.

III. Projektierte Lokal- und Kleinbahnen.

a) Wienerwaldbahn (Lokalbahn Wien—Mauerbach—Judenau).

Nachdem die bisherige Konzessionswerberin, die kontinentale Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft in Berlin, die Verhandlungen abgebrochen und auf die Durchführung des Bahnbaues verzichtet hatte, suchten nunmehr die Vorsteher mehrerer an der geplanten Bahnstrecke gelegenen Gemeinden als eigentliche Interessenten um die Bewilligung zur Vornahme der technischen Vorarbeiten an, welche ihnen auch erteilt wurde. Bei dieser Gelegenheit wurde vom k. und k. Reichs-Kriegsministerium der Wunsch ausgesprochen, daß die projektierte Lokalbahn womöglich normalspurig gebaut werde.

b) Lokalbahn Meidling—Liesing—Kalksburg.

Den Bürgermeistern Josef Marešch in Liesing und Josef Haselbrunner in Kalksburg wurde die Vornahme der technischen Vorarbeiten für eine von der Hezendorferstraße im XII. Bezirke ausgehende, daselbst von der der Gemeinde Wien konzessionierten Straßenbahnlinie abzweigende Kleinbahn mit elektrischem Betriebe nach Algersdorf und Liesing mit einer Abzweigung nach Kalksburg erteilt.

c) Lokalbahn Wien—Preßburg.

Die Verhandlungen zwischen der Gemeinde und dem Ingenieur Josef Tauber als Projektanten und Konzessionswerber dieser Lokalbahn wurden im Berichtsjahre fortgesetzt. Eingehend beschäftigte sich der Gemeinderat mit dem Projekte für diese Lokalbahn in der Sitzung vom 6. April 1900 und faßte im Hinblick auf die wirtschaftliche Förderung, welche den zwischen Wien und Preßburg gelegenen Gemeinden am rechten Donauufer durch diese Bahnverbindung zuteil würde, den folgenden Beschluß:

1. Der vom Ingenieur Josef Tauber vorgeschlagenen Führung der elektrischen Bahn wird unter vorläufiger Genehmigung der im Situationspläne blau eingezeichneten Variante bis km 7.3 zugestimmt; ferner wird der Führung der Bahn von diesem Punkte bis zur projektierten Station

„Zentralfriedhof“ längs der Simmeringer Hauptstraße unter Annahme des mit Provisorium I bezeichneten Querprofils, jedoch mit der Abänderung zugestimmt, daß der Radfahrweg auf 2,5 m verbreitert, der Fußweg in das gleiche Niveau mit der Straße gelegt und dafür Sorge getragen wird, daß eine klaglose und unbehinderte Kommunikation von dem Fußwege über den zu diesem Zwecke einzudeckenden Straßengraben und über den Bahnkörper ermöglicht wird.

Von der Station „Zentralfriedhof“ angefangen bis zur Gemeindegrenze ist die Trasse der Bahn derart zu wählen, daß sie hinter die an der Simmeringerstraße befindlichen Baulichkeiten zu liegen kommt. Auf den Flügel Gemeindegrenze bis Klein-Schwechat (Markt) hat der Unternehmer zu verzichten.

2. Bei einer Regulierung der Simmeringer Hauptstraße, sowie bei einer Regulierung oder Parzellierung des übrigen von der Bahn durchzogenen Gebietes ist der Bahnkörper nach den Angaben der Gemeinde umzulegen.

3. Die Kosten der Grunderwerbungen, Änderungen der Kommunikationen, Verlegungen des Bahnkörpers etc. fallen ausschließlich dem Unternehmer zur Last.

4. Es wird grundsätzlich genehmigt, daß die Gemeinde Wien die Konzession für die Teilstrecken:

- a) Sophienbrücke bis Station „Klein-Schwechat“ der Donauuferbahn;
- b) Sophienbrücke bis Hauptzollamts-Bahnhof;
- c) Zentral-Friedhof bis Kaiser-Ebersdorf

der vom Ingenieur Josef Tauber projektierten elektrischen Bahn von Wien nach Preßburg selbst erwirbt.

5. Bezüglich des Baues und Betriebes dieser Linien sind einerseits die Verhandlungen mit Josef Tauber fortzusetzen, andererseits ist mit der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien (gemäß § 36 des Vertrages vom 28. Oktober 1899) in Verhandlung zu treten.

Bezüglich des mit dem Ingenieur Josef Tauber eventuell abzuschließenden Übereinkommens werden schon jetzt folgende grundsätzliche Bestimmungen genehmigt:

a) Die an die Gemeinde Wien für die im Wiener Gemeindegebiete gelegenen Bahnstrecken zu leistende Abgabe wird bis zu einer Bruttoeinnahme von 20.000 K per Bahnkilometer der Gesamtlinie mit 10 Prozent festgesetzt, wobei jedoch die ermittelte Durchschnitts-Bruttoeinnahme für die im Wiener Gemeindegebiete gelegenen Strecken mit dem dreifachen Ausmaße zu Grunde gelegt wird; steigen die Bruttoeinnahmen, auf das Bahnkilometer der Gesamtlinie bezogen, um 2000 K pro Jahr, so erhöht sich die Abgabe um 1 Prozent, wobei jedoch die bezügliche Bruttoeinnahme inklusive der Steigerung wieder mit dem dreifachen Betrage in Anschlag zu bringen ist. Bei weiteren Steigerungen der Bruttoeinnahmen um je 2000 K gilt sinngemäß die gleiche einprozentige Erhöhung der Abgabe von dem dreifachen Ausmaße der Einnahme.

Als Minimalabgabe wird ein Betrag von 4500 K per Bahnkilometer in Wien festgesetzt. Die Abgabe ist nicht nur für die auf öffentlichem Grunde liegenden Strecken, sondern für die gesamte Länge der im Wiener Gemeindegebiete befindlichen Linien zu leisten.

b) Das Bahnunternehmen hat sich in gleicher Weise wie gemäß dem mit der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen abgeschlossenen Vertrage zur Abnahme des erforderlichen Stromes von der Gemeinde und zwar für die gesamten im Wiener Gemeindegebiete gelegenen Strecken zu verpflichten.

c) Als Fahrpreis für die in Wien gelegenen Strecken wird bestimmt:

Vom Hauptzollamte bis zum neuen Wirtshause (beim städtischen Gaswerke) und von hier bis zur Gemeindegrenze je 10 h, Hauptzollamt-Gemeindegrenze 20 h.

d) Als Kaution hat das Bahnunternehmen einen Betrag von 50.000 K zu erlegen.

Eine endgültige Vereinbarung mit dem Projektanten wurde jedoch im Berichtsjahre nicht mehr erzielt.

d) Elektrische Straßenbahn Wien—Mödling—Laxenburg.

Das Aktionskomitee für die Erbauung einer elektrischen Straßenbahn von Laxenburg über Biedermammsdorf, Mödling, Maria-Enzersdorf, Brunn a. G., Perchtoldsdorf, Liefing und Aggersdorf nach Wien richtete an die Gemeinde die Anfrage, ob und unter welchen Bedingungen die Fortführung dieser Straßenbahn von der Gemeindegrenze bis zum Neuen Markte gestattet werden könnte.

Über diese Anfrage wurde in der Stadtratsitzung vom 10. Oktober 1900 mit Rücksicht auf die vertragsmäßigen Verpflichtungen der Gemeinde gegenüber der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien beschlossen, dem Komitee zu eröffnen, daß die Gemeinde nicht in der Lage sei, mit ihm wegen Fortsetzung der bezeichneten Straßenbahnlinie innerhalb des Wiener Gemeindegebietes bis nach dem Neuen Markte in Verhandlung zu treten, daß es ihm jedoch überlassen bleibe, sich in dieser Angelegenheit, selbstverständlich unter Vorbehalt einer nachträglichen Genehmigung durch die Gemeinde Wien, unmittelbar an die Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen zu wenden, um von dieser entweder das Zugeständnis der Mitbenützung der in Betracht kommenden städtischen Straßenbahnlinien zu erlangen oder mit ihr eine Vereinbarung dahin zu erzielen, daß die städtische Straßenbahnlinie „Mittersteig — Siebenbrunnengasse — Flurschützgasse — Wilhelmstraße — Breitenfurterstraße“ gleichzeitig mit den anschließenden Linien des Aktionskomitees gebaut und denselben ein Umsteigeverkehr auf die städtischen Linien gewährt werde.

e) Elektrische Kleinbahn vom Bahnhofe Hütteldorf-Hacking zum Wolfersbergwalde.

Ein Konsortium, welches die Parzellierung des Allerhöchsten Fondsgutes „Wolfersbergwald“ an der Gemeindegrenze zwischen Hütteldorf und Hadersdorf und die Errichtung eines Villenviertels daselbst ins Auge gefaßt hatte, trat mit der Gemeinde wegen Erbauung einer elektrischen Kleinbahn vom Bahnhofe Hütteldorf-Hacking der Stadtbahn nach dem Wolfersbergwalde in Verhandlung.

In der Stadtratsitzung vom 27. Dezember 1900, beziehungsweise in der Gemeinderatsitzung vom 4. Jänner 1901 wurde in dieser Angelegenheit der Beschluß gefaßt, es sei der k. u. k. General-Direktion der Allerhöchsten Privat- und Familienfonds, sowie dem Konsortium für die Erbauung einer elektrischen Kleinbahn vom Bahnhofe Hütteldorf-Hacking auf den Wolfersberg bekannt zu geben, daß die Gemeinde Wien gegen die Ausführung dieses Projektes im Prinzip keine Einwendung erhebt, jedoch bedingt, daß die ursprüngliche, entlang des Halterbaches projektierte Trasse beibehalten, daß die Konzession von der Gemeinde Wien erworben und mit ihr ein Bau- und Betriebsvertrag abgeschlossen wird, bezüglich dessen die Gemeinde weiteren Vorschlägen entgegensteht, endlich daß auch bezüglich der Lieferung des elektrischen Stromes mit der Gemeinde ein Vertrag abgeschlossen wird.

Seither ist der Gemeinde eine weitere Mitteilung über dieses Projekt nicht zugekommen.

f) Elektrische Straßenbahn Praterstern—Ragran.

Die Bahnbau- und Betriebsunternehmung Ritschl & Co. führte im Berichtsjahre die Verhandlungen mit der Gemeinde wegen Erlangung der Bewilligung zum Bau und Betriebe eines Anschlußnetzes an die bestehende Straßenbahn Praterstern—Ragran fort; diese Verhandlungen gelangten aber im Berichtsjahre nicht zum Abschlusse.

Der von dieser Unternehmung vorgelegte Winterfahrplan wurde in der Gemeinderatsitzung vom 27. November 1900 unter der Bedingung genehmigt, daß bezüglich des Verkehrs auf der Hauptstrecke Wien—Ragran auch in der Zeit von 10—11 Uhr nachts das vertragsmäßig vorgesehene Zugsintervall von 30 Minuten eingehalten wird und in der Relation Wien—Kaisermühlen auch während der Betriebszeit vor 8 Uhr früh und nach 8 Uhr abends die Zugsintervalle nicht mehr als 15 Minuten betragen. Auch wurde die Unternehmung aufgefordert, künftighin ihre Fahrplanentwürfe vertragsmäßig rechtzeitig zur Genehmigung vorzulegen.

IV. Industriegeleise und Schlepfbahnen.

Das im Vorjahre genehmigte Schleppegeleise zu den Anlagen der Neuchâtel Asphalt Company Limited wurde ausgeführt, wogegen die Ausführung des Schleppegeleises zu den Anlagen der österreichischen Asphalt-Aktiengesellschaft unterblieb.

Für die Errichtung eines Schleppegeleises von der priv. österr.-ungar. Staats-eisenbahngesellschaft zu den Fabrikanlagen der Kabelfabrik Felten & Guilleaume im X. Bezirke fand die politische Begehung am 9. Oktober 1900 statt, bei welcher auf Grund des Gemeinderatsbeschlusses vom 28. September 1900 unter anderem die Forderung gestellt wurde, daß von dem Zeitpunkte angefangen, zu welchem der zukünftige Straßengrund zwischen der Fabriksrealität und dem Bahngrunde der Staats-eisenbahngesellschaft in den physischen Besitz der Gemeinde übergeht, an letztere ein Anerkennungs-zins zu entrichten sein wird. Sämtliche von der Gemeinde gestellten Bedingungen und Forderungen wurden angenommen.

Am 17. Mai 1900 fand die politische Begehung des Projektes für die Rückverlegung der Schlepfbahn zum Erdberger Gaswerke der Imperial-Kontinental-Gas-Affoziation, welche Schlepfbahn wegen des Baues des rechten Hauptammellkanales seitwärts verschoben worden war, zwischen km 1.1/2 und 1.6/7 in die definitive Trasse, d. i. auf das rechte Widerlager des Hauptammellkanales, statt. Bei dieser Verhandlung gaben die Vertreter der Gemeinde folgende, in der Gemeinderats-sitzung vom 1. Juni 1900 nachträglich genehmigte Erklärung ab:

1. Entlang der Verladerrampe der städtischen Unratabfuhrstation ist, dem früheren Bestande der Schlepfbahn entsprechend, die Geleiseanlage mit Granitwürfeln auszubestern.

2. Bei allen Wegübersehnungen sind die Leitschwellen und die straßenmäßige Ausschotterung der Geleise nicht bloß auf die Wegbreite zu beschränken, sondern in einer solchen Länge auszuführen, wie es die in einem Bogen erfolgende Einfahrt der Fuhrwerke verlangt.

3. Der Firma „Gemeinde Wien — städtische Gaswerke“ bleibt das Recht gewahrt, an allen Stellen, wo die Bahntrasse von bereits bestehenden städtischen Kanalabzuleitungen gekreuzt wird, Aufgrabungen und Veränderungen bei diesen Rohrleitungen auch im Bahnkörper vorzunehmen, ohne daß ein etwaiger, irgendwie gearteter, dem Bahnunternehmen dadurch entstehender Schaden den Gaswerken zur Last fällt; jedoch sollen solche Arbeiten immer nur nach vorheriger Verständigung der Staatseisenbahngesellschaft stattfinden.

Desgleichen hat die „Gemeinde Wien — städtische Gaswerke“ für keinen Schaden aufzukommen, der dem Bahnunternehmen durch den Bestand der Gasrohrleitung möglicherweise entstehen könnte.

Die Kosten etwa notwendig werdender Veränderungen oder Sicherungen der bestehenden städtischen Gasanlagen, soferne sie durch die Geleiseanlagen verursacht werden, und die Kosten der Behebung allfälliger, durch die Bahn entstandener Schäden hat die priv. österr.-ungar. Staats-eisenbahngesellschaft der „Gemeinde Wien — städtische Gaswerke“ zu vergüten. Über die Notwendigkeit, die Art und den Umfang von Sicherungen der städtischen Gasanlagen entscheidet die Betriebsdirektion der städtischen Gaswerke.

4. Im übrigen haben die Bestimmungen des zwischen der priv. österr.-ungar. Staats-eisenbahngesellschaft und der Gemeinde Wien abgeschlossenen Vertrages vom 3. Jänner 1890 Z. 413.005/89, und des Nachtragsübereinkommens vom 19. Oktober 1893, Z. 413.005/89, auch auf das definitiv verlegte Schleppegeleise vollinhaltlich sinngemäß Anwendung zu finden.

Die Vertreter der Gemeinde Wien bemerken jedoch ausdrücklich, daß durch die Zustimmung zur Ausführung des gegenständlichen Projektes der Entscheidung der Frage, ob nicht die der Schlepfbahn zugrunde liegende, mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 1. Juli 1899, Z. 24.228, erteilte Konzession zum Betriebe der Schlepfbahn infolge der Einstellung des Betriebes im Erdberger Gaswerke der Imperial-Kontinental-Gas-Affoziation erloschen und dadurch auch der erwähnte Bestandvertrag zwischen der Gemeinde Wien und der Staatseisenbahngesellschaft als aufgelöst anzusehen sei, in keiner Weise präjudiziert werden soll.

Die Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums über die hiemit von der Gemeinde aufgeworfene Frage nach der Konzessionsdauer dieser Schlepfbahn ist im Berichtsjahre nicht mehr erfolgt.

Beim Baue des Freudenauer Winterhafens wurde eine schmalspurige Materialbahn mit Lokomotivbetrieb von der Bauunternehmung E. Groß & Co. hergestellt, welche später mit Rücksicht auf den Fortschritt der Bauarbeiten verlängert wurde.

V. Straßenbahnen.

1. Städtische Straßenbahnen.

a) Allgemeines.

Am 1. Jänner 1900 trat der im Bau- und Betriebsvertrage vom 28. Oktober 1899 (vergl. den Verwaltungsbericht pro 1899, Seite 100) festgesetzte neue Fahrpreistarif in Kraft. Hiernach beträgt der Fahrpreis an Wochentagen, entsprechend den im Vertrage festgesetzten Zonen- und Sektorengrenzen 10 Heller (jedoch nur für Fahrten in direkten Wagen), 20 und 30 Heller, an Sonn- und Feiertagen mindestens 20 Heller.

Im Verhandlungswege wurde jedoch bei der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien das Zugeständnis erzielt, daß während der Zeit, in welcher infolge des Umbaues der Ringstraßenlinie für den elektrischen Betrieb der Übergang direkter Wagen von den einzelnen Radiallinien auf die Ring—Railinie nicht stattfinden kann, Zehn Heller-Umsteigkarten (sogenannte Anschlußkarten) für die Benützung zweier vertragsmäßiger Teilstrecken mit der Erlaubnis des einmaligen Wagenwechsels an der Unterbrechungsstelle der früheren direkten Route ausgegeben werden.

Die bereits im Jahre 1899 eingeleiteten Verhandlungen wegen Ausgestaltung der vertragsmäßig mit Oberleitung auszurüstenden Straßenbahnlinie über den Karlsplatz mit Unterleitung wurden im Berichtsjahre fortgesetzt und führten zu folgendem Nachtragsübereinkommen, welches in der Gemeinderatsitzung vom 27. März 1900 genehmigt wurde:

„I. Die Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien hat die in der Beilage 2 des Bau- und Betriebsvertrages vom 28. Oktober 1899 unter B I 13 angeführte städtische Straßenbahnlinie in der Strecke vom Heumarkt durch die Johannesgasse, Lothringerstraße, über den Karlsplatz und die künftige Wienzeile bis zum Getreidemarkt, ferner die Verbindungslinie dieser Straßenbahnlinie mit den Linien am Rennweg und in der Heugasse, mit unterirdischer Stromzuführung herzustellen

II. Dagegen gestattet die Gemeinde Wien, daß die Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien 1. die Straßenbahnlinien auf dem Franz Josefskai samt deren Fortsetzungen auf der Augartenbrücke, Ferdinandsbrücke und Radekybrücke definitiv mit Oberleitung ausstattet, 2. die Linien am Praterstern mit Oberleitung ausstatten und so lange betreiben darf, bis die Linie in der Praterstraße vertragsmäßig auf Unterleitung umzubauen ist, zu welchem Zeitpunkt zugleich auch die Linien am Praterstern für Unterleitung umzubauen sind, 3. die Linie am Stubenring provisorisch mit Oberleitung ausstatten und bis zum Ende des Jahres 1902 mit Oberleitung betreiben darf, die Unterleitung auf dieser Linie aber so rechtzeitig herzustellen hat, daß der Betrieb mit Unterleitung längstens mit Anfang des Jahres 1903 beginnen kann, 4. die im I. Bezirke gelegenen Strecken der Linien Landstraße Hauptstraße und Eichenbachgasse bis zur Fertigstellung der Unterleitung am Ring mit Oberleitung betreibt, wobei jedoch die Oberleitung über die vorstadtseitige Bauflucht der Ringstraße bei der Eichenbachgasse gar nicht, bei der Landstraße Hauptstraße nur für die stubenringseitigen Einmündungskurven in die Ringstraßenlinie übergreifen darf.“

Die Befahrung der Aspern- und Ferdinandsbrücke mit Motorwagen wurde von der k. k. Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen solange nicht gestattet, als diese Brücken nicht entsprechend verstärkt und daher die erhöhte Belastung mit der genügenden Sicherheit zu tragen im Stande sind.

b) Bau der neuen und Ausbau der bestehenden Straßenbahnlinien.

Das Bauprogramm für das Berichtsjahr (vergl. Verwaltungsbericht pro 1899) wurde nur zum Teile eingehalten.

Von den mit Unterleitung auszuführenden Strecken wurden nur die Babenberger- und Mariahilferstraße, und zwar letztere mit Ausschluß der Schleifenanlage bei der ehemaligen Mariahilferlinie sowie ein kleiner Teil der Geleiseanlagen auf der Ringstraße mit den Abzweigungen zur Stadiongasse, Operngasse, Tegetthoffstraße und Kärntnerstraße fertiggestellt.

Der Bau der mit Oberleitung auszurüstenden neuen und umzuwandelnden Linien wurde durchgeführt, insoweit keine technischen Hindernisse im Wege standen.

Im Berichtsjahre gelangten folgende Strecken zum elektrischen Betriebe:

1. „Thaliastraße“, in welcher jedoch der Pferdebetrieb bis zur Eröffnung des elektrischen Betriebes auf der Anschlußstrecke „Verchenfelderstraße“ provisorisch gestattet wurde, am 16. Jänner 1900 (Länge 2·320 km).

2. „Margaretenplatz—Mserstraße“ am 20. August 1900 (Länge 3·218 km).

3. „Invalidenstraße—Hintere Zollamtsstraße“ am 12. September 1900 (Länge 0·638 km).

4. „Quellengasse“ zwischen Himbergerstraße und Gellertplatz und Geleise Schleife „Gellertplatz“ am 9. Oktober 1900 (Länge 0·500 km).

5. „Taborstraße—Nordwestbahnhof“ am 22. Oktober 1900 (Länge 1·619 km).

6. „Schottenring—Porzellan-gasse—Biriotgasse“ am 24. Oktober 1900 (Länge 2·065 km).

7. „Kärntnerstraße—Wiedener Hauptstraße—(Paulanergasse)—Favoritenstraße—Himbergerstraße—Altes Landgut“ am 25. Oktober 1900 (Länge 3·266 km).

8. „Eichenbachgasse—Gumpendorferstraße“ am 5. Dezember 1900 (Länge 1·986 km).

9. Behufs Eröffnung des durchgehenden elektrischen Verkehrs der Strecke „Favoriten—Südbahnhof—Fasangasse—Angargasse—Stubenbrücke—Stubenring—Franz Josefskai—Taborstraße—Nordwestbahn“ wurde der Stubenring zwischen Wollzeile und Aspernbrücke provisorisch mit Oberleitung ausgerüstet und auf der Teilstrecke „Landstraße—Hauptstraße“ zwischen Stubenring und Invalidenstraße (Länge 0·404 km) der gemischte Betrieb aufgenommen.

10. Für die Dauer der Schaustellung des amerikanischen Zirkusunternehmens Barnum & Bailey in der Rotunde wurde die Teilstrecke „Lagerhaus—Rotunde (Südportal)“ (Länge 0·677 km) am 7. Dezember 1900 mit Pferdebetrieb eröffnet.

Die Eröffnung des elektrischen Betriebes auf weiteren bereits fertiggestellten Oberleitungstrecken stieß jedoch auf unerwartete Schwierigkeiten.

In der Nacht vom 30. auf den 31. Oktober 1900 wurden nämlich in der Gudrunstraße im X. Bezirke drei Personen durch gerissene, auf die Straße herabhängende Telephondrähte, welche durch Berührung mit dem Arbeitsdrahte der Straßenbahnoberleitung starkstromführend geworden waren, erheblich verletzt. Durch das infolge dieses Unfalles in der Öffentlichkeit hervorgerufene Aufsehen bewogen, machte das k. k. Eisenbahnministerium die Eröffnung des elektrischen Betriebes auf solchen Straßen, auf welchen die Oberleitung durch Telegraphen- oder Telephondrähte gekreuzt wird, von der Anbringung anderer als der bisher üblichen Schutzvorkehrungen abhängig.

Diese Forderungen des k. k. Eisenbahnministeriums führten zu einem gegensätzlichen Standpunkte zwischen der Gemeinde und der Staatsverwaltung. In der Sitzung vom 20. November 1900 faßte nämlich der Gemeinderat im Hinblick auf den erwähnten bedauerlichen Unglücksfall den folgenden Beschluß:

„1. Die Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien wird mit Rücksicht darauf, daß sich die an der elektrischen Oberleitung für die städtischen Straßenbahnen dermalen üblichen Schutzvorkehrungen gegen die Ableitung des Arbeitsstromes durch gerissene Schwachstromleitungen nicht als hinreichend sicher erwiesen haben, aufgefordert, den im März 1900 in der hinteren Zollamtsstraße erprobten, geerdeten Schutzdraht, welcher sowohl vom Stadtbauamte, als auch von der k. k. Post- und Telegraphendirektion für Österreich unter der Enns laut ihrer Note vom 15. Oktober 1900, Z. 25.238/X, als zweckentsprechend erkannt wurde, bei allen Kreuzungen mit Schwachstromleitungen anzuwenden und ehestens die erforderlichen Vorlagen für das k. k. Eisenbahnministerium zu übermitteln.

2. Da durch die Erhebungen des Stadtbauamtes festgestellt erscheint, daß durch den dermaligen Bestand der staatlichen Schwachstromleitungen in den städtischen Straßen die Ausführung der städtischen Straßenbahnen, also neuer Anlagen der Gemeinde, bezw. die Benützung der bereits bestehenden städtischen Straßenbahnen gehindert wird, weil selbst die vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigte Schutzvorrichtung an der Kontaktleitung der städtischen Straßenbahnen sich zum Schutze der persönlichen Sicherheit der Straßenpassanten nicht als hinreichend erwiesen hat und nach dem Gutachten des Stadtbauamtes bei dem dermaligen Bestande der staatlichen Schwachstromleitungen die persönliche Sicherheit der Bevölkerung auch durch irgend eine andere Schutzvorkehrung nicht vollkommen gewährleistet werden kann, so wird die k. k. Staatsverwaltung im Sinne des Art. 10, Abs. 2 des zwischen derselben und der Gemeinde Wien bestehenden Übereinkommens vom 26. März 1898 aufgefordert, binnen drei Tagen dieses bestehende Hindernis zu beseitigen. Sollte der k. k. Post- und Telegraphendirektion diese Frist zu kurz erscheinen, so spricht der Gemeinderat die Geneigtheit aus, innerhalb derselben wegen Festsetzung eines Termines, sowie eines entsprechenden Arbeitsprogrammes für die Umwandlung der Luftleitungen in unterirdische Leitungen zu verhandeln.

3. Die k. k. Polizeidirektion wird ersucht, insolange die bestehenden staatlichen Luftleitungen noch nicht verlegt sind, die k. k. Sicherheitswachorgane mit Holierzangen auszurüsten und anzuweisen, allen die öffentliche Sicherheit gefährdenden Vorkommnissen entlang der städtischen Straßenbahnen, insbesondere etwa gerissenen Schwachstromleitungen in der Nähe der elektrischen Oberleitung der Straßenbahnen besondere Aufmerksamkeit zu widmen und in jedem einzelnen Falle gemäß ihrer bereits erhaltenen oder einer etwa noch zu erteilenden Instruktion das Erforderliche zum Schutze der öffentlichen Sicherheit vorzuziehen.

4. Für jede Lokallehrerbibliothek ist ein Exemplar der im Schulbücherverlage erschienenen Broschüre von Prof. Waltenhofen, betreffend die Vorkehrungen beim Eintritte von Drahtbrüchen oder ähnlichen Gefahren, anzukaufen und der Bezirksschulrat zu ersuchen, wegen Belehrung der Schulkinder über das Verhalten beim Eintritte von Drahtbrüchen der elektrischen Oberleitung das Entsprechende veranlassen zu wollen.

5. Ferner wird der Magistrat aufgefordert, eine kurze, leichtfaßliche Belehrung über die Verhaltensmaßregeln bei eventuellen Drahtbrüchen der elektrischen Oberleitungen auszuarbeiten und die Plakatierung derselben in sämtlichen Häusern zu veranlassen.

6. Endlich wird die Verwaltungsdirektion der „Gemeinde Wien — städtische Gaswerke“ aufgefordert, an allen Kreuzungspunkten von Schwach- mit Starkstromleitungen die in den Straßen befindlichen halbnächtigen in ganznächtigen Flammen umzuwandeln.“

Die in diesem Beschlusse erhobene Forderung nach sofortiger Beseitigung der staatlichen oberirdischen Schwachstromleitungen wurde vom k. k. Handelsministerium unter Hinweis auf diejenigen Verpflichtungen, welche die Gemeinde im § 12 ihrer Straßenbahnkonzession vom 24. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58, gegenüber der Staats-Telegraphen- und Telephonverwaltung übernommen hat (vergl. Verwaltungsbericht pro 1899), zurückgewiesen und die Rechtsansicht ausgesprochen, daß die Gemeinde verpflichtet sei, die für notwendig erkannten Schutzvorkehrungen auf eigene Kosten auszuführen.

Da in dieser Angelegenheit ein Einvernehmen zwischen der Gemeinde als Konzessionärin und der Bau- und Betriebsgesellschaft als Betriebsführerin einerseits und der Staatsverwaltung andererseits nicht erzielt werden konnte, sah sich die Gemeinde in der Folge genötigt, gegen das Arrar eine Feststellungsklage einzubringen, welche Angelegenheit jedoch im Berichtsjahre nicht mehr zur Entscheidung gelangte.

An den Geleiseanlagen wurden kleine Änderungen durch Herstellung von Stock- und Ausweichgleisen vorgenommen, die teils provisorisch im Betriebe standen, teils als definitive Anlagen bestehen bleiben. Von letzteren seien die Stockgleiseanlage in der Hinteren Zollamtsstraße, von ersteren die Anlagen auf dem Schwarzenbergplatz und im Zuge der Kärntner- und Wiedener Hauptstraße erwähnt.

Durch den Umbau mehrerer Häuser wurde die Möglichkeit geschaffen, eingleisige Strecken in doppelgleisige umzuwandeln; dies war beispielsweise in der Maxkleinsdorferstraße zwischen Nr. 60 und 72, in der Gumpendorferstraße zwischen Nr. 12 und 34, sowie zwischen Web- und Brückengasse und endlich in mehreren Teilstrecken der Verchenfelder- und Thaliastraße der Fall.

c) Streckenausrüstung.

Die normale Schlitzbreite für die Schienen mit unterirdischer Stromzuführung wurde vom k. k. Eisenbahnministerium mit 32 mm festgesetzt, aber gleichzeitig gegen eine ausnahmsweise Verbreiterung des Schlitzes auf 35 mm (bei Kurven und Weichen) keine Einwendung erhoben.

Für die mit Oberleitung auszurüstenden Strecken wurde vom k. k. Eisenbahnministerium folgende an den Aufhängemasten der Oberleitungsdrähte anzubringende Warnung genehmigt: „Herabhängende Drähte nicht berühren! Höchst gefährlich!“

Über Ansuchen der Bau- und Betriebsgesellschaft genehmigte der Stadtrat mit dem Beschlusse vom 8. August 1900 die Verwendung von Rohrmasten mit niederen Ziersockeln unter der Bedingung, daß solche Rohrmaсте nur in den äußeren Bezirken und nicht in jenen Hauptstraßen derselben aufgestellt werden dürfen, die zur Anbringung der größeren Type eine hinreichende Breite besitzen. Auch wurde der Vorbehalt gemacht, daß die Zustimmung der Gemeinde zur Verwendung dieser Rohrmaсте fallweise besonders einzuholen ist. Das k. k. Eisenbahnministerium hat dieser Rohrmaстtype mit dem Erlasse vom 12. September 1900, Z. 40.417, die Genehmigung erteilt.

Weiters wurde auf den Strecken „Museumsstraße“ und „Landesgerichtsstraße“ die Verwendung von Rohrmasten mit doppelseitigen Auslegern, welche axial zwischen den gekoppelten Doppelgleisen aufzustellen sind und in der Mariahilferstraße zwischen dem Mariahilfergürtel und der Schwendergasse die Verwendung von Rohrmasten mit einseitigen Auslegern, welche links von den Geleisen (in der Fahrtrichtung) aufzustellen sind, genehmigt.

Bezüglich letzterer Strecke wurden zwei Typen mit gebogenen und geraden Auslegern in Vorschlag gebracht.

Um über die Wirkung dieser beiden Typen für das Straßenbild ein sicheres Urteil zu gewinnen, war je eine dieser Typen längere Zeit hindurch in der Mariahilferstraße probeweise aufgestellt. Auf Grund der hiebei gemachten Wahrnehmungen und eines an Ort und Stelle vorgenommenen Augenscheines entschied sich der Stadtrat in der Sitzung vom 16. Oktober 1900 endgiltig dahin, daß zur Befestigung der Oberleitung die

weitaus gefälligeren Maße mit gebogenen Auslegern zu verwenden und Maße mit geraden Auslegern, welche eine größere Beweglichkeit hinsichtlich der zu beobachtenden Entfernung von der Geleiseachse gestatten, nur dort anzubringen sind, wo die Anwendung von Mästen mit Bogenauslegern infolge des Untergrundes unmöglich ist.

Ferner wurden die von der Bau- und Betriebsgesellschaft vorgelegten Strecken-Isolatoren mit Spannvorrichtung genehmigt.

Auf Grund einer Anregung des Stadtbauamtes wurden von der Gesellschaft in der Invalidenstraße vor Inbetriebsetzung dieser Strecke verschiedene Schutzmaßregeln zur Hintanhaltung der Gefahren, welche durch das Herabfallen gerissener Schwachstrom-Leitungsdrähte auf den starkstromführenden Arbeitsdraht für die auf der Straße verkehrenden Menschen und Tiere entstehen können, erprobt.

Auf Grund der hiebei gemachten Wahrnehmungen und infolge des bereits erwähnten Unglücksfalles, welcher sich in der Nacht vom 30. auf den 31. Oktober 1900 in der Gudrunstraße ereignet hatte, trat im k. k. Eisenbahnministerium eine Enquete zusammen, welche sich mit den zum Schutze des Publikums zu treffenden Maßregeln beschäftigte. Auf Grund des Ergebnisses dieser Beratung richtete das k. k. Eisenbahnministerium am 17. November 1900, Z. 51.713, an die Gemeindevertretung den folgenden Erlaß:

„Bei der am 13. d. M. im Eisenbahnministerium in Anwesenheit dortseitiger Herren Vertreter stattgefundenen Beratung über die im Interesse der Sicherheit des Publikums zu treffenden Maßnahmen gegen die Gefahren, welche durch die Berührung abgerissener Schwachstromleitungen mit den Starkstromleitungen der elektrischen Straßenbahnen in Wien herbeigeführt werden können, wurden im gegenseitigen Einverständnisse sämtlicher an der erwähnten Beratung beteiligten Faktoren nachstehende Beschlüsse gefaßt:

1. Die Telephon- und Telegraphenleitungen, welche dermalen die Starkstromleitungen der elektrischen Straßenbahn an sehr zahlreichen Stellen übersezen, sollen sobald als möglich derart umgelegt werden, daß sie die Straßenbahn unterirdisch (in Kabeln) kreuzen. Oberirdische Kreuzungen sollen nur ausnahmsweise und unter Anwendung ganz besonderer Sicherheitsvorkehrungen belassen werden.
 2. Bis zur Durchführung der erwähnten Umlegung der Schwachstromleitung, welche immerhin längere Zeit erfordern dürfte, ist, und zwar sofort, in allen jenen Strecken der elektrischen Straßenbahn, in welchen sich ober der Starkstromleitung Schwachstromleitungen befinden, ungefähr 40 cm über der Starkstromleitung ein mit der Erde verbundener Draht zu spannen.
 3. Über das beim Eintritte von Drahtbrüchen längs der elektrischen Straßenbahn zu beobachtende Verhalten soll das Publikum durch zahlreiche Kundmachungen unterrichtet und die Jugend in den Schulen belehrt werden.
 4. Es wird als wünschenswert erachtet, daß die Sicherheitswachleute Isolierzangen stets bei sich tragen, mit welchen jeder abgerissene Draht gefahrlos abgewickelt und dadurch jede weitere Gefahr beseitigt werden kann. Auch die Feuerwehr und die Rettungsgesellschaft sind mit Isolierzangen auszurüsten. Nachträglich wurde auch hieramts angeregt, die bezeichneten Organe mit Isolierhandschuhen aus Gummistoff zu versehen.
 5. Jene Straßen, in welchen Starkstromleitungen gespannt sind, sollen zur Nachtzeit tunlichst gut beleuchtet sein, damit gerissene Drähte leichter wahrgenommen werden können.
 6. Die vereinzelt vorkommenden, nur mit Hilfe einer Stange bedienbaren Streckenausshalter sind durch Ausschalter zu ersetzen, welche mit den Händen leicht erreicht werden können.
- Einer späteren Anregung entsprechend wären die Ausschaltkästchen durch auffällige Aufschrifttafeln kenntlich zu machen, welche eine Anweisung über die Art ihres Gebrauches nebst einer entsprechenden Warnung zu enthalten hätten.

7. Das k. k. Handelsministerium wird sofort alle die elektrischen Linien der Wiener Straßenbahnen übersehenden Schwachstromleitungen in Bezug auf ihre Festigkeit einer gründlichen Revision unterziehen und vorkommende Mängel beheben lassen.

Indem das Eisenbahnministerium sich gleichzeitig an das k. k. Handelsministerium mit dem Ersuchen um sofortige Durchführung der sub Punkt 7 angeführten Vorsichtsmaßregel wendet, wird die geehrte Gemeindevertretung als Konzessionärin der elektrischen Straßenbahnen eingeladen, rücksichtlich der sub Punkt 2, 5 und 6 erwähnten Maßnahmen im eigenen Wirkungskreise ehestens die nötigen Veranlassungen zu treffen.

Bezüglich der laut Punkt 1 beschlossenen Umlegung der Telephon-, Telegraphen- und sonstigen Schwachstromleitungen wolle die geehrte Gemeindevertretung im Einvernehmen mit dem auch in dieser Beziehung hierseits verständigten k. k. Handelsministerium und mit den sonstigen Besitzern dieser Leitungen, rücksichtlich der sub Punkt 3 und 4 erwähnten Vorkehrungen aber im Einvernehmen mit den kompetenten staatlichen Behörden und den daselbst angeführten Korporationen das weiter Erforderliche veranlassen.

Bei der Wichtigkeit der zu ergreifenden Maßregeln, deren beschleunigte Durchführung im Interesse des durch die bekannten Unfälle beunruhigten Publikums namentlich auch deshalb dringend geboten erscheint, weil die Gefahr der Drahtbrüche bei den Schwachstromleitungen im Winter naturgemäß eine viel intensivere ist, glaubt das Eisenbahnministerium sich versichert halten zu können, daß die geehrte Gemeindevertretung sich die unverweilte Ausführung der oberwähnten Beschlüsse angelegen sein lassen werde.

Der k. k. Eisenbahnminister:
Wittef m. p."

Gegen diesen Erlaß wurde zufolge Gemeinderatsbeschlusses vom 18. Jänner 1901 die Beschwerde an den k. k. Verwaltungsgerichtshof ergriffen. Diese Beschwerde richtete sich nicht gegen den meritorischen Inhalt der vom k. k. Eisenbahnministerium getroffenen Verfügungen, sondern fußte auf Bedenken gegen die rechtliche Grundlage des Erlasses. Die Gemeinde ging hierbei von der Rechtsanschauung aus, daß die in diesem Erlasse des k. k. Eisenbahnministeriums getroffenen Verfügungen die Umgestaltung von Anlagen zum Gegenstande haben, welche bereits vom k. k. Eisenbahnministerium rechtskräftig genehmigt waren und auf deren unveränderte Verwendung die Gemeinde daher bereits ein Recht erworben hatte, welches ihr durch eine einseitige Verfügung der Verwaltungsbehörde nicht mehr entzogen werden konnte. Es wurde in der Gemeinderatsitzung vom 18. Jänner 1901 auch ausdrücklich betont, daß die Gemeinde die zum Schutze der Bevölkerung gebotenen Maßnahmen bereitwilligst treffen wolle, einen Eingriff in ihre erworbenen Rechte aber nimmermehr zugeben könne.

Außerdem trug zur Ergreifung der Beschwerde auch der Umstand wesentlich bei, daß die Bau- und Betriebsgesellschaft ungeachtet der diesfälligen Bestimmungen des Bau- und Betriebsvertrages die Übernahme der Kosten für die vom k. k. Eisenbahnministerium angeordneten Maßnahmen ablehnte und sich auch, wie bereits oben erwähnt, eine gegensätzliche Auffassung zwischen der Gemeinde und der Staats-Telegraphen- und Telephon-Verwaltung über die beiden Teilen obliegenden Verpflichtungen herausbildete.

Die weitere Entwicklung dieser Angelegenheit wird im Verwaltungsberichte des Jahres 1901 darzustellen sein.

d) Lieferung des elektrischen Stromes.

Der Strombedarf für die im elektrischen Betriebe stehenden Straßenbahnlinien wurde im Berichtsjahre von der Zentrale Leopoldstadt der Allgemeinen österreichischen Elektrizitäts-Gesellschaft gedeckt. Zu diesem Behufe mußten in dieser Zentrale zwei neue Dampfmaschinen von je 1700 PS in Betrieb gesetzt werden.

e) Bauten in Betriebsbahnhöfen.

Im Jahre 1900 wurden nachstehende Bauten in Betriebsbahnhöfen ausgeführt:

1. Die bestehende Wagenhalle im Betriebsbahnhofe Favoriten wurde für die Aufnahme von elektrischen Motorwagen umgebaut.

2. Im Betriebsbahnhofe Simmering II wurden zwei Wagenhallen samt Werkstätten neu erbaut, zwei Wagenhallen aus Eisenschwerk für Montagezwecke aufgestellt, sowie ein provisorischer hölzerner Schuppen zur vorläufigen Einstellung neuer Wagen errichtet.

3. In der linken Wienzeile zwischen der Thering- und Anschützgasse wurde ein neuer Betriebsbahnhof, bestehend aus 2 Wagenhallen samt Werkstätten, fertiggestellt.

4. In der Erdbergstraße nächst der Schlachthausgasse wurde ein Teil des Betriebsbahnhofes Erdberg nahezu fertiggestellt.

5. In Hernals wurde an den bereits bestehenden Betriebsbahnhof eine Wagenhalle zugebaut.

6. In Döbling wurden an der Grinzingerallee Grundstücke für einen neuen Betriebsbahnhof angekauft.

7. In Ottakring wurde der Erwerb eines Grundstückes für einen Betriebsbahnhof gesichert.

f) Betriebsmittel.

Der Stadtrat genehmigte, daß die durch Entfernung der Dachsitze und Änderung der Plattformen umgestalteten ehemaligen Imperialwagen Nr. 1096—1199 auch nach dem Ausbaue des elektrischen Bahnnetzes als Beiwagen verwendet werden dürfen, wenn sie innerhalb eines Jahres durchwegs Längssitze erhalten.

Ferner erhielten die Motorwagen mit freien Lenkachsen, die zweiachsigen Motorwagen mit festen Achsen, die Drehgestell-Motorwagen, sowie die zu Beiwagen umgebauten Salonwagen die Genehmigung der Gemeinde.

Für die Drehgestellwagen wurden 30 Sitzplätze im Wageninnern, 6 Stehplätze auf der vorderen und 8 auf der rückwärtigen Plattform festgesetzt.

Für die Motorwagen mit freien Lenkachsen wurden 24 Sitzplätze im Wageninnern, 6 Stehplätze auf der vorderen und 8 auf der rückwärtigen Plattform als zulässig erkannt.

Im Berichtsjahre wurden von der Bau- und Betriebsgesellschaft 551 Motorwagen neu beschafft und hievon 91 in Betrieb genommen.

g) Haltestellen und Wartehallen.

Außer den Haltestellen auf den im Berichtsjahre eröffneten neuen Linien wurden an mehreren Punkten des alten Netzes teils Haltestellen neu errichtet, teils bestehende aufgelassen. In dieser Hinsicht ist folgendes hervorzuheben:

1. In der Himbergerstraße wurde die Haltestelle „Landgutgasse“ aufgelassen und dafür die Haltestellen „Columbusplatz“ und „Raaberbahngasse“ errichtet.

2. In der Unteren Augartenstraße wurden zwischen Nr. 33 und 35 und zwischen Nr. 42 und 40 für beide Fahrtrichtungen Haltestellen errichtet.

3. Für die Linie Praterremise—Gellertplatz wurde die Haltestelle „Brigittenuerlande“ bei der Brigittabrücke neu geschaffen.

4. In der Kronprinz Rudolfstraße wurde beim Hause Nr. 15 eine Haltestelle für die Fahrtrichtung vom Praterstern errichtet.

5. Die Haltestelle „Kloster“ der Linie Schwarzenbergplatz—Zentralfriedhof wurde aufgelassen und die daselbst befindliche eiserne Wartehalle entfernt.

Eine Wartehalle wurde auf dem Rettungsplatze nächst dem Schottentore als Provisorium errichtet; dieselbe muß jedoch nach Fertigstellung der definitiven Geleiseanlagen daselbst durch einen polygonalen Wartekiosk ersetzt werden.

h) Fahrplan und Wageninstradierung.

Infolge des Umbaues der Ring—Railinie für den elektrischen Betrieb mit Unterleitung und der Aufnahme des elektrischen Betriebes auf mehreren Radiallinien mußte auf letzteren ein Pendelverkehr eingerichtet werden, weil der Übergang der direkten Züge auf die Ring—Railinie unmöglich war. Dies hatte wiederholte Fahrplanänderungen zur Folge.

Von größerer Bedeutung sind diesbezüglich folgende Beschlüsse:

1. Der Fahrplan für die Straßenbahnlinie Praterremise—Mariahilferlinie—Keplerplatz (früher sogenannte Transversal-, jetzt nördliche und südliche Gürtellinie) für die Zeit vom 1. Jänner bis 30. April 1900 wurde zufolge Gemeinderatsbeschlusses vom 21. Dezember 1899 unter der Bedingung genehmigt, daß wenigstens alle 10 Minuten ein durchgehender Zug zwischen den beiden Endpunkten der Linie verkehrt und außerdem Pendelwagen zwischen Praterremise und Mariahilferlinie einerseits und Keplerplatz und Mariahilferlinie andererseits in der Weise verkehren sollen, daß das Zugintervall auf jedem Teile dieser Linie zwischen 7 Uhr früh und 10 Uhr 30 Minuten abends fünf Minuten nicht überschreitet. Der erste Wagen hat von beiden Endpunkten nicht nach 6 Uhr früh, der letzte nicht vor 11 Uhr 30 Minuten Nachts abzugehen und das Zugintervall darf vor 7 Uhr früh und nach 10 Uhr 30 Minuten Nachts zehn Minuten nicht überschreiten.

2. In der Sitzung vom 27. März 1900 hat der Gemeinderat mit Rücksicht darauf, daß die Bau- und Betriebsgesellschaft für die Fahrt von der Haltestelle „Seugasse“ am Wiedener Gürtel bis zum Stubenring, beziehungsweise auf den von der Landstraße Hauptstraße über den Franz Josefs-Kai nach Währing verkehrenden Wagen bis zum Schottentor und umgekehrt trotz des Umsteigens vom elektrischen Zuge auf den Pferdebahnwagen oder umgekehrt beim Invalidenhause vom 23. März 1900 angefangen den Fahrpreis von 10 Heller einhebt und diesen Tarif auch für Fahrten vom Stubenring bis zum Südbahnviadukte bei der ehemaligen Favoritenlinie und umgekehrt trotz des Umsteigens beim Invalidenhause gelten läßt, genehmigt, daß entsprechend dem seit dem 28. Dezember 1899 als dem Tage der Eröffnung des elektrischen Betriebes auf der städtischen Straßenbahnlinie „Invalidenhaus—Ungargasse—Fasangasse—Südbahnhof—Keplerplatz“ provisorisch eingeführten Fahrpläne bis zum 30. April 1900 die bisherigen Pferdebahnrouten „Remise Favoriten—Fasangasse—Währing Kreuzgasse“, „Remise Prater I—Ungargasse—Südbahnhof“, „Remise Favoriten—Kärntnerstraße (Pendel)“ und „Remise Hernals via Ottakringerstraße—Schottentor (Pendel)“ aufgelassen und dafür die neuen Pferdebahnrouten: I. „Remise Prater I—Kai—Währing Kreuzgasse“, II. „Remise Währing Kreuzgasse via Kai—Landstraße Hauptstraße bis

Erdbergstraße“, III. „Remise Favoriten—Ring—Ottakringerstraße—Remise Hernals“ mit den von der Bau- und Betriebsgesellschaft vorge schlagenen Verkehrsintervallen eingeführt werden.

3. Der Gemeinderat hat mit demselben Beschlusse zustimmend zur Kenntnis genommen, daß die Bau- und Betriebsgesellschaft für den Rest der Geltungsdauer des bestehenden Fahrplanes einen Pendelverkehr zwischen dem Schottentor und der Endstation Dornbach über die Ottakringerstraße einrichtet und dafür höchstens zwölf direkte Touren per Tag auf der Linie „Remise Hernals—Ringstraße via Ottakringerstraße“ u. zw. in den verkehrsrärmsten Tageszeiten auf läßt.

4. Mit dem Beschlusse vom 4. Mai 1900 hat der Gemeinderat den für die Straßenbahnlinie „Eichenbachgasse—Gumpendorferstraße“ vorgelegten Sommerfahrplan nicht genehmigt, sondern die Vorlage eines neuen Fahrplanes gefordert, nach welchem durchgehende elektrische Wagen von der nördlichen Transversallinie auf die Radiallinie „Gumpendorferstraße—Eichenbachgasse“ vorläufig bis zum Opernring und umgekehrt zu führen, und außerdem direkte Pferdebahnwagen von dem Stockeise nächst der Stadtbahnhaltestelle „Gumpendorferstraße“ nach beiden Richtungen des Rings zu instradieren sind.

5. Mit dem Beschlusse vom 13. Juli 1900 hat der Gemeinderat den Fahrplan für die elektrisch zu betreibende Linie „Margaretenplatz—Alserstraße“ mit Gültigkeitsdauer vom Tage der Betriebsöffnung bis zum 15. Oktober 1900 mit Ausnahme des Betriebschlusses genehmigt, hinsichtlich des Betriebschlusses jedoch gefordert, daß der letzte Wagen von der Endstation Margaretenplatz um 12 Uhr nachts abzugehen hat.

Die Züge haben demnach von 6 bis 7 Uhr früh alle fünf, von 7 Uhr früh bis 10 Uhr 30 Minuten abends alle drei und von da an bis zum Betriebschlusse alle fünf Minuten zu verkehren.

6. Die Fahrpläne für die Radiallinien „Altes Landgut—Kärntnerstraße“, „Südbahnhof—Kärntnerstraße“ und „Remise Favoriten—Maßleinsdorferstraße—Kärntnerstraße“ wurden unter der Bedingung genehmigt, daß das Umsteigen auf einen Ringwagen und umgekehrt ohne Rücksicht auf die Fahrtrichtung und ohne Erhöhung der für die direkten Fahrten festgesetzten Preise gestattet wird, bezüglich des Winterfahrplanes jedoch die Einschränkung gemacht, daß derselbe nur bis zum Einbaue der Unterleitung zu gelten hat.

7. Anlässlich der Aufnahme des durchgehenden Verkehrs von der Linie „Fasangasse—Ungargasse zum Stubenring und Franz Josefs-Kai“ wurde genehmigt, daß die Züge der Strecke „Remise Favoriten—Südbahnhof—Fasangasse—Ungargasse—Invalidenstraße“ abwechselnd über die Landstraße Hauptstraße und über den Stubenring, beziehungsweise durch die hintere Zollamts- und Kadetstraße zum Franz Josefs-Kai verkehren, während die auf dieser Strecke verkehrenden Pendelzüge ausschließlich zu dem Stockeise in der verlängerten Wollzeile nächst dem österreichischen Museum zu verkehren haben.

8. In der Sitzung vom 26. Oktober 1900 hat der Gemeinderat den für die Zeit vom 16. Oktober 1900 bis 30. April 1901 in Kraft tretenden Winterfahrplan mit folgenden Abänderungen und Zusätzen genehmigt:

A. Auf der Route „Maßleinsdorferstraße—Kärntnerring“, „Margaretenplatz—Alserstraße“, „Gumpendorferstraße—Eichenbachgasse“, „Prater Hauptallee—Ring—Kai“

beziehungsweise „Kai—Ring“ und „Viriotplatz—Wipplingerstraße“ ist das Zugintervall vom Betriebsbeginne bis 7 Uhr früh und von 10 Uhr 30 Minuten abends bis Betriebschluß von 15 auf 10 Minuten herabzusetzen.

- B. Der Verkehr ist in jenen Tagesstunden, in welchen auf einzelnen Linien erfahrungsgemäß eine stärkere Frequenz zu gewärtigen ist, entsprechend zu verdichten.
- C. Die Gemeinde behält sich vor, sobald während der Winterfahrplanperiode neu erbaute oder zum elektrischen Betriebe umgewandelte Straßenbahnlinien dem elektrischen Verkehre übergeben werden, entsprechende Abänderungen an dem vorgelegten Fahrpläne zu verlangen.

Der Winterfahrplan für die mit Pferden betriebenen städtischen Straßenbahnlinien wurde in derselben Sitzung mit folgenden Abänderungen und Bemerkungen genehmigt:

- A. Auf den Linien „Thaliastraße—Bellaria“ und „Remise Rudolfsheim—Mariahilferstraße—Ring—Wienstraße—Remise Rudolfsheim“ und umgekehrt ist mit Rücksicht auf die an diesen Linien wohnhafte Arbeiterbevölkerung, beziehungsweise auf die Lage des Westbahnhofes, auf der Linie „Remise Simmering II—Schwarzenbergplatz“ mit Rücksicht auf die Besucher des Schlachtviehmarktes und auf die Lage des Aspangbahnhofes der Betrieb um 6 Uhr, anstatt um 6 Uhr 30 Minuten früh zu beginnen.
- B. Die letzten Wagen haben vertragsmäßig von den äußeren Endstationen nicht vor 11 Uhr 30 Minuten nachts abzugehen.
- C. Die beiden Pendelrouten „Dornbach—Schottentor“ sind behufs gleichmäßigerer Verteilung der Intervalle auf der Teilstrecke nach Dornbach so zu betreiben, daß die über die Ottakringerstraße zum Schottentore verkehrenden Wagen über die Förgerstraße zurückfahren und umgekehrt.
- D. Die Wagen der Route „Remise Hernals—Ottakringerstraße—Ring und Kai“ sind sämtlich in der Richtung über den Franzensring zu führen.
- E. Die Wagen der Linie „Praterremise—Verchenfelderstraße“ sind alternierend von der Bellaria über den Burgring und über den Franzensring, beziehungsweise von der Aspernbrücke über den Stubenring und über den Kai zu führen.
- F. Die Wagen der Route „Remise Simmering I—Landstraße Hauptstraße—Gersthof“ oder „Gersthof—Landstraße Hauptstraße—St. Marx“ sind anstatt über den Ring über den Kai zu leiten.
- G. Von dem Radius „Döbling—Schottentor“ sind direkte Wagen über den Kai auf den Radius „Erdbergstraße“ zu instradieren.
- H. Die Gemeinde behält sich vor, anlässlich der Eröffnung des elektrischen Betriebes auf neu erbauten oder zum elektrischen Betriebe umgewandelten Straßenbahnlinien weitere Abänderungen an diesen Fahrplänen zu verlangen, und erklärt ausdrücklich, daß durch die Genehmigung der vorgelegten Fahrpläne an den vertragsmäßigen Terminen für die Fertigstellung der Neu- und Umbauten der städtischen Straßenbahnlinien nichts geändert wird.

Auf Grund dieses Gemeinderatsbeschlusses war somit der nachstehende Winterfahrplan genehmigt:

Winter-Fahrplan für die elektrisch betriebenen Linien.

Giltig an Werktagen ab 16. Oktober 1900.

(Mit Einbeziehung der in den elektrischen Betrieb übergehenden Radien Ladorstraße, Gumpendorferstraße, Porzellangasse, Favoritenstraße, Wiedener Hauptstraße.)

Betrieben vom Bahnhof	Strecke	Betriebslänge in Metern	Fahrzeit in Minuten	Fahr- geschwindigkeit in der		Betriebs- Beginn		Motorzüge verkehren von						Betriebs- Schluß		Abfahrt des letzten Wagens von den äußeren Endpunkten der einzelnen Bahnlinien	
				Stunde: km	Minute: m	Uhr	Min.	Beginn—7 ⁰⁰		7 ⁰⁰ —10 ³⁰		10 ³⁰ —Schluß		Uhr	Min.		
								in Zwischenräumen von Minuten	Fahrten-Auszahl	in Zwischenräumen von Minuten	Fahrten-Auszahl	in Zwischenräumen von Minuten	Fahrten-Auszahl				
Borgartenstr. u. Favoriten	¹⁾ Bahnhof Borgartenstr.—Wallensteinstr.—Kaiserstr.—Reinprechtsdorf—Gellertplatz	28 048	170	{ 10·02 9·72	{ 167 162}	6	.	10	.	5	93	10	5	11	30	11	30
Borgartenstr.	¹⁾ Bahnhof Borgartenstr.—Wallensteinstr.—Kaiserstr.—Mariahilferstraße (Pendel)	18 048	108	10·02	167	6	10	20	.	10	93	20	3	11	00	.	.
Favoriten	Gellertplatz — Reinprechtsdorferstraße — Mariahilferstraße (Pendel)	10.036	62	9·72	162	6	10	20	3	10	93	20	4	11	20	.	.
	Bahnhof Favoriten—Südbahnhof—Fasangasse—Stubentor—Ferdinandsbrücke—Ladorstraße—Nordwestbahn	14.108	87	{ 10·51 8·40	{ 175 140}	6	.	10	.	5	93	10	3	11	30	11	30
	Bahnhof Favoriten—Südbahnhof—Fasangasse—Hintere Zollamtstr.—Ferdinandsbrücke—Ladorstraße—Nordwestbahnhof	14.336	87	{ 10·51 8·40	{ 175 140}	6	10	10	.	5	93	10	3	11	20	11	30
	Bahnhof Favoriten—Makleinsdorferstr.—Wiedener Hauptstraße—Kärntnerstraße (Pendel)	7.345	44	10—	167	6	30	15	2	5	186	15	5	11	30	11	30
	Altes Landgut—Favoritenstr.—Kärntnerstraße (Pendel)	7.638	46	10—	167	6	.	10	2	5	186	10	5	11	30	11	30
	Südbahnhof—Favoritenstr.—Kärntnerstraße (Pendel)	4.358	26	10—	167	6	.	15	4	10	93	15	5	11	30	11	30
	Margaretenplatz—Alserstr. (Bezirkslinie)	6.432	50	7·34	129	6	30	10	.	5	186	10	5	11	30	11	30
	²⁾ Stadtbahn—Gumpendorferstr.—Eschenschachgasse (Pendel)	5.290	34	{ 9·72 9·30	{ 162 155}	6	.	15	4	5	186	15	5	11	30	11	30
Borgartenstr.	³⁾ Prater Hauptallee—Radekybrücke—Ring rund rechts und links	9.996	63	{ 10·74 8·40	{ 179 140}	6	30	10	.	5	186	10	5	11	30	11	30
	Spittelauerg.—Porzellang.—Wipplingerstr.	4.278	26	10—	167	6	.	10	.	5	186	10	5	11	30	11	30

¹⁾ Verkehren mit Beiwagen. — ²⁾ Kann nur bewilligt werden, wenn das Umsteigen auf diesen Linien innerhalb zweier Zonen um den Preis von 10 h gewährt wird. — ³⁾ Jeder zweite Motorzug mit Beiwagen.

Winter-Fahrplan für Pferdebetrieb.

Giltig an Werktagen ab 16. Oktober 1900.

(Ausscheidung der in den elektrischen Betrieb übergehenden Radien vorbehalten.)

Betriebs- vom Stationnement	S t r e c k e	Streckenlänge in Metern	Fahrzeit in Minuten	Betriebs- beginn		Die Wagen verkehren von						Abgang des letzten Wagens vom Ring, belegungsweite Kai		Abgang des letzten Wagens vom Ring, außerer Endpunkt der eingetragenen Bahnen	
						Beginn—7 ⁰⁰		7 ⁰⁰ —10 ³⁰		10 ³⁰ —Schluß					
				Uhr	Min.	in Zwischen- räumen von Minuten	Anzahl der Fahrten	in Zwischen- räumen von Minuten	Anzahl der Fahrten	in Zwischen- räumen von Minuten	Anzahl der Fahrten	Uhr	Min.	Uhr	Min.
				Hernals	Remise Hernals—Zörgerstraße—Kai—Lagerhaus	15.107	110	6	.	10	2	5	124	10	.	.	11	30
Remise Hernals—Dttakringerstraße—Ring rund links und rechts	13.154	94	6		.	10	2	5	124	10	.	.	11	30	
Dornbach—Dttakringerstraße—Schottentor (Pendel)	10.984	78	6		30	15	2	15	62	15	4	12	04	.	
Dornbach—Zörgerstraße—Schottentor (Pendel)	9.824	70	6		30	15	2	15	62	15	5	12	10	.	
Thaliastraße—Verchenfelderstraße—Bellaria (Pendel)	7.824	61	6		.	15	2	10	63	15	5	10	54	.	
Prater I	Prater-Remise I—Praterstraße—Ring—Verchenfelderstr.—Thaliastraße	16.898	129	6	30	10	2	5	90	10	.	.	11	30	
Fenzing	Siegingerhof—Bellaria—Kai—Prater	19.546	138	6	.	10	2	5	92	10	.	.	11	30	
	Remise Rudolfsheim—Bellaria (Pendel)	7.514	54	6	.	15	2	10	93	10	7	12	02	.	
	Siegingerhof—Ring—Prater	17.602	124	6	30	10	2	5	92	10	.	.	11	30	
	Remise Rudolfsheim—Babenbergerstraße—Ring—Kärntnerstraße— Weidling—Windelmannstraße—Rudolfsheim	9.560	50	6	30	10	2	5	93	10	7	.	.	11	30
	Remise Rudolfsheim—Windelmannstraße—Margareten—Kärntner- straße—Ring—Babenbergerstraße—Rudolfsheim	9.560	82	6	30	10	2	5	93	10	7	.	.	11	30
	Remise Weidling—Margareten—Ring—Döbling	20.893	143	6	.	15	2	5	60	10	.	.	11	30	
Döbling	Döbling—Ring—Margareten—Remise Weidling	20.893	143	6	30	15	2	5	60	10	.	.	11	30	
Döbling—Währingerstraße—Schottentor (Pendel)	6.624	45	6	30	20	2	15	62	15	5	11	51	.		
Simme- ring	Zentral-Friedhof—Rennweg—Schwarzenbergplatz (Pendel)	14.750	101	6	30	15	2	¹⁾ 10	72	.	.	.	.	.
	Remise Simmering II—Rennweg—Schwarzenbergplatz (Pendel)	10.670	74	.	.	.	.	.	.	10	7	12	12	.
	Remise Simmering II—Rennweg—Schwarzenbergplatz—Ring rund rechts	16.042	112	6	30	10	2	5	93	10	.	.	11	30	
	Remise Simmering II—Rennweg—Schwarzenbergplatz—Ring rund links	16.042	112	6	30	10	2	5	93	10	.	.	11	30	
	Erdberg—Ringstraße—Josefstadt	12.807	94	6	30	10	3	5	186	10	.	.	11	30	
Remise Simmering I—Landstraße—Ringstraße—Gersthof	19.981	139	6	30	10	2	5	89	10	.	.	11	30		
Währing	Gersthof—Ringstraße—Landstraße—St. Marx	17.820	125	6	30	10	2	5	90	10	.	.	11	30	
	Gersthof—Schottentor (Pendel)	6.638	48	.	.	.	.	.	.	10	6	12	00	.
	Remise Währing—Kreuzgasse—Kai—Praterstern	12.449	89	6	30	10	2	5	94	10	.	.	11	30	
	Remise Währing—Kreuzgasse—Schottentor (Pendel)	6.261	47	.	.	.	.	.	.	²⁾ 10	19	11	58	.
Prater I	Remise Prater—Ringstraße—Währing	17.515	127	6	30	10	.	³⁾ 5	84	10	.	.	.		
Prater II	Praterstern—Kaiser Josefstraße—Augartenstraße—Bellaria—Burggasse	10.886	81	6	30	10	2	5	186	10	.	.	11	30	

¹⁾ Zentral-Friedhofswagen verkehren nur bis 7⁰⁰ abends. — ²⁾ Die Wagen verkehren schon von 9⁰⁰ abends an. — ³⁾ Die Wagen verkehren nur ab Prater-Remise bis 9⁰⁰ abends.

9. Anlässlich der Eröffnung des elektrischen Betriebes auf der Linie „Wiedener—Hauptstraße—Favoritenstraße“ wurde die Forderung gestellt, daß der Betrieb auf der Strecke „Kärntnerstraße—Altes Landgut“ um 6 Uhr früh zu beginnen und auf der Strecke „Kärntnerstraße—Südbahnhof“ von 7 Uhr früh bis 10 Uhr vormittags in Zwischenräumen von fünf Minuten zu erfolgen hat.

10. Für den elektrischen Betrieb auf der Strecke „Viriotplatz—Porzellangasse—Peregringasse“ wurde genehmigt, daß die Züge von 6 Uhr bis 7 Uhr 30 Minuten morgens alle 10 Minuten, von 7 Uhr 30 Minuten morgens bis 10 Uhr 30 Minuten abends alle 5 Minuten und von da ab bis Betriebsschluß alle 10 Minuten zu verkehren haben und daß der letzte Wagen vom Franz Josefsbahnhofe nicht vor 11 Uhr 30 Minuten abgehen darf.

i) Betriebsdaten.

Am Ende des Berichtsjahres betrug die gesamte Verkehrsgeleislänge 90·918 km; hievon entfallen 28·014 km auf den rein elektrischen Betrieb, 52·671 km auf den reinen Pferdebetrieb und 10·233 km auf den gemischten Betrieb.

Die Zahl der Wagen bezifferte sich mit 1029, darunter 572 zweispännige und 98 einpännige Personenwagen, 218 im Betriebe befindliche Motorwagen und 141 Beiwagen. Von den 572 zweispännigen Personenwagen waren 114 offene und 40 geschlossene Wagen mit Querbänken, 251 Wagen mit 6 Außenrädern und 167 Wagen mit Längsbänken.

Überdies waren vorhanden 33 sonstige Wagen und 8 Schneepflüge für den Verkehr auf Schienen und 125 Wagen sowie 93 Schneepflüge für den Verkehr auf Pflaster.

Die fortschreitende Umwandlung der Pferdebahnlagen in solche mit elektrischem Betriebe ermöglichte es, daß die Gesellschaft mit den vorhandenen Pferden das Auslangen fand und keine neuen Pferdeeinkäufe machen mußte. Der Pferdebestand, welcher am Beginne des Berichtsjahres 4184 Stück betrug, verminderte sich durch Ausmusterung unbrauchbarer Pferde sowie Abgang gefallener und vertilgter Pferde bis zum Ende des Berichtsjahres auf 3853 Stücke.

Die Betriebseinnahmen der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen bezifferten sich bei einem Aktienkapital von 50 Millionen Kronen im Jahre 1900 mit 13,207.854 K, die Betriebsausgaben mit 11,901.949 K.

Die Zahl der zurückgelegten Fahrkilometer betrug 25,039.189, der ausgegebenen Fahrkarten 94,345.357 gegenüber 72,924.018 im Jahre 1899.

Nähere Angaben finden sich im Abschnitte XIX E des Statistischen Jahrbuches der Stadt Wien.

k) Dienst- und Arbeitsordnung.

Nach § 12 des Bau- und Betriebsvertrages vom 28. Oktober 1899, bezw. § 39 ihrer Statuten ist die Bau- und Betriebsgesellschaft verpflichtet, die Dienst- und Arbeitsordnung für die im Straßenbahnbetriebe angestellten Bediensteten und die Satzungen der für diese Bediensteten zu gründenden Wohlfahrtsfonds der Gemeinde zur Zustimmung vorzulegen.

Dieser Verpflichtung entsprechend brachte die Gesellschaft im Oktober 1900 die bezüglichen Entwürfe an die Gemeinde in Vorlage. Sie wurden zunächst vom Magistrate im Vereine mit der Stadtbuchhaltung, und sodann vom Stadtrate unter Beiziehung von Experten der Gesellschaft einer eingehenden Prüfung und Begutachtung unterzogen.

Der in Folge dieser Beratungen abgeänderte Entwurf der Dienst- und Arbeitsordnung und der Bestimmungen über das Disziplinarverfahren gegen Bedienstete beschäftigte den Gemeinderat zum erstenmale in der Sitzung vom 19. Oktober 1900. In dieser wurde nach eingehender Beratung und umfassender Beleuchtung aller von der Gemeinde beantragten Abänderungen an dem von der Gesellschaft vorgelegten Entwürfe der folgende Beschluß gefaßt:

1. Es ist der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien mitzuteilen, daß die Gemeinde Wien nur dann ihre Zustimmung zu den von der Gesellschaft vorgelegten Entwürfen einer Dienst- und Arbeitsordnung, sowie einer Geschäftsordnung für die Disziplinar-Kammer erteilt, wenn die von der Gemeinde an diesen Entwürfen vorgenommenen Abänderungen seitens der Gesellschaft angenommen und die Entwürfe sodann mit Rücksicht auf diese Abänderungen ergänzt und richtiggestellt werden.
2. Die Gesellschaft ist aufzufordern, binnen 14 Tagen die im Sinne des vorstehenden Beschlusses ergänzte und richtiggestellte Dienst- und Arbeitsordnung samt Geschäftsordnung für die Disziplinar-Kammer gemäß § 21 des Bau- und Betriebsvertrages der Gemeinde zur Erteilung der endgiltigen Zustimmung vorzulegen.
3. Die Werkstättenordnungen sind mit der Dienst- und Arbeitsordnung in Übereinstimmung zu bringen und der Gemeinde zur Genehmigung vorzulegen.
4. Die Gemeinde wird sich bezüglich der Frage der Entschädigung der vom k. k. Eisenbahnministerium und vom Bürgermeister ernannten Mitglieder der Disziplinar-Kammer mit dem k. k. Eisenbahnministerium ins Einvernehmen setzen, stellt aber schon jetzt den Grundsatz auf, daß die Höhe einer solchen in festen Beträgen auszumessen sein wird.
5. Vorstehende Beschlüsse sind dem k. k. Eisenbahnministerium zur Kenntnissnahme zu berichten.
6. Die Gesellschaft wird aufgefordert, die Bestimmungen darüber, welche Angestellten zu den Unterbeamten gerechnet werden und wem die Ernennung derselben zukommt, der Gemeinde zur Genehmigung vorzulegen.
7. Die Gesellschaft wird aufgefordert, bei Beurteilung der Frage, ob im Falle der Beschädigung von Fahrbetriebsmitteln seitens eines Bediensteten ein Verschulden vorliegt, stets mit größter Unparteilichkeit vorzugehen und einen Ersatz nur im Falle des nachgewiesenen Verschuldens zu fordern.

Gegen die vom Gemeinderate vorgeschlagenen Abänderungen hat sich jedoch die Bau- und Betriebsgesellschaft größtenteils, und zwar aus finanziellen Gründen, ablehnend verhalten. Die Gesellschaft wurde daher von der Gemeinde eingeladen, zu einer neuerlichen Komiteeberatung, an welcher die bereits früher vom Stadtrate beigezogenen Experten aus dem Stande der Bediensteten wieder teilnehmen sollten, auch Vertreter des Verwaltungsrates zu entsenden. Hiedurch ist es gelungen, in mehreren Punkten eine Einigung zwischen der Gesellschaft und ihren Bediensteten zu erzielen.

Mit der neuerlichen Vorlage beschäftigte sich der Gemeinderat in der Sitzung vom 20. November 1900 und genehmigte an diesem Tage die auf Grund der Komiteeberatung erstatteten Vorschläge des Stadtrates mit dem Beisatze, daß bezüglich der Vorlage der Werkstättenordnungen auf dem Beschlusse vom 19. Oktober verharret wird, die Normen, welche für die Anstellung von Unterbeamten erlassen werden sollen, der Gemeinde gleichfalls zur Genehmigung vorzulegen sind und daß über die neuerliche Beschlußfassung dem k. k. Eisenbahnministerium mit der Bitte zu berichten ist, die Dienst- und Arbeitsordnung nach Maßgabe der Gemeinderatsbeschlüsse festzusetzen.

Mit den Entwürfen der Satzungen der Wohlfahrtsfonds hatte sich der Gemeinderat gleichfalls am 20. November zu beschäftigen. Der Stadtrat hatte in den von der Gesellschaft vorgelegten Entwürfen mehrfache Abänderungen beantragt, deren wichtigste war,

daß die Gesellschaft verpflichtet sein soll, die Pensionsfonds für die Beamten und Bediensteten auf jener Höhe zu erhalten, daß bei der allfälligen Betriebsübernahme durch die Gemeinde die Aktivität derselben unter allen Umständen gesichert ist.

Auch in diesem Falle wurde beschlossen, die Entscheidung des Gemeinderates dem k. k. Eisenbahnministerium zur Kenntnis zu bringen.

Endlich hat der Gemeinderat in derselben Sitzung noch folgenden Beschluß gefaßt: „Unter der Bedingung, daß die Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien die von der Gemeinde verlangten Abänderungen der Statuten des Pensionsinstitutes der Beamten und der Pensions- und Unterstützungskasse für die Bediensteten, sowie der Dienst- und Arbeitsordnung und der Geschäftsordnung für die Disziplinarkammer vorbehaltlos annimmt, erklärt die Gemeinde Wien, daß sie eine Herabminderung der im § 22, al. 1 und 2a des mit der genannten Gesellschaft abgeschlossenen Bau- und Betriebsvertrages festgesetzten Abgaben für die Jahre 1900 bis einschließlich 1913 um den Betrag von 48.500 K eintreten läßt.“

Auch die bezüglich der Wohlfahrtsfonds gefaßten Beschlüsse wurden nahezu sämtlich von der Gesellschaft abgelehnt. In der Sitzung vom 21. Dezember 1900 hat der Gemeinderat beschlossen, auf die neuerlichen Vorschläge der Gesellschaft nicht einzugehen, an den Beschlüssen vom 20. November festzuhalten und hierüber an das k. k. Eisenbahnministerium zur entsprechenden Berücksichtigung zu berichten.

Die weitere Verfolgung dieser Angelegenheit, welche sich immermehr zuspitzte und zur Erhebung einer Feststellungsklage gegen die Gesellschaft führte, ist nicht mehr Sache des Verwaltungsberichtes für das Jahr 1900.

1) Überwachung der vertragsmäßigen Verpflichtungen der Gesellschaft.

Nach § 32 des Bau- und Betriebsvertrages vom 28. Oktober 1899 ist die Gemeinde berechtigt, die Einhaltung der vertragsmäßigen Verpflichtungen der Gesellschaft durch beidete städtische Beamte zu überwachen. Der behufs Bestellung eines provisorischen Überwachungsorganes in der Gemeinderatsitzung vom 21. Dezember gefaßte Beschluß ist bereits im Abschnitte III. E. Magistrat (Seite 24) angeführt worden.

2. Neue Wiener Tramway-Gesellschaft.

a) Änderungen in den Geleiseanlagen.

Aus Anlaß der durch die Wienflußregulierung verursachten Niveauhebung in der Magdalenenstraße wurden daselbst die Geleise umgelegt und hiebei das Doppelgeleise vom Hause Nr. 10 bis zum Hause Nr. 18 verlängert.

Ebenso wurden die Geleise in der Hütteldorferstraße zwischen der Schanzstraße und der Remise Breitensee und auf dem Währingergürtel zwischen der Schulgasse und dem Bahnhofe Michelbeuern der Stadtbahn zugleich mit den bezüglichen Straßenregulierungen umgelegt.

Außerdem wurde in der Ullmannstraße im XIV. Bezirke eine neue Weiche eingebaut.

b) Haltestellen.

Die von der Gesellschaft beantragte Verlegung der Kopfstation der Strecke „Westbahnlinie—Hütteldorf“ von der ehemaligen Westbahnlinie zur Mariahilferstraße wurde mit dem Gemeinderatsbeschlusse vom 1. Juni 1900 bis zur Einführung des elektrischen Betriebes vertagt, um die Führung einer Dampfbahn auf der in gärtnerischer Ausgestaltung begriffenen Gürtelstraße zu vermeiden.

c) Betriebsart.

Im Berichtsjahre wurden mit der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen Verhandlungen wegen Mitbenützung der Geleisanlage „Friedrichstraße—Operngasse“ für die städtischen Straßenbahnen eingeleitet, wobei von der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft das Verlangen gestellt wurde, die Kopfstation „Opernring“ ihrer Linie „Opernring—Meidling“ gleichfalls auf den Neuen Markt zu verlegen. Diese Verhandlungen gelangten im Berichtsjahre nicht mehr zum Abschlusse.

Mit Zustimmung der Gemeinde erteilte die k. k. n.-ö. Statthalterei der Gesellschaft zufolge Erlasses vom 14. August 1900, Z. 74.119, die Bewilligung zum Fahren ohne Deichsel auf Widerruf.

d) Fahrplan.

Der Entwurf eines Sommerfahrplanes wurde in der Gemeinderatssitzung vom 20. April mit der Abänderung genehmigt, daß auf der Hütteldorfer und Rußdorfer Strecke der Zehnminuten-Verkehr eingeführt werde. Diese Forderung wurde jedoch, da die Gesellschaft sich zur Übernahme einer so weitgehenden Verpflichtung mit Rücksicht auf ihre mißliche Finanzlage nicht bereit erklären konnte, vom k. k. Eisenbahnministerium mit dem Erlasse vom 8. Juni 1900, Z. 27.062, abgelehnt. Letzterer Erlaß wurde vom Gemeinderate am 13. Juli zur Kenntnis genommen.

Dem Entwurfe eines Winterfahrplanes wurde in der Gemeinderatssitzung vom 5. Oktober 1900 unter der Bedingung zugestimmt, daß die letzten Wagen auf den Strecken „Schottenring—Döbling“ und „Sternwartestraße—Rußdorf“ von den Endstationen erst um 11 Uhr nachts abgelassen werden und daß der Verkehr auf dem Flügel „Grünzingerstraße—Heiligenstadt“ in seiner früheren Dichte aufrecht erhalten werde.

Hierüber teilte nun die Gesellschaft in einer Zuschrift mit, daß sie bereit wäre, auf den oben bezeichneten Strecken die letzten Wagen erst um 11 Uhr nachts abzulassen, wenn ein nachweisbares Bedürfnis nach einem solchen Verkehre festgesetzt würde, welches aber nach ihrer Meinung nicht vorhanden sei. Bezüglich der zweiten Forderung der Gemeinde nach Aufrechterhaltung des Verkehrs auf dem Heiligenstädterflügel in der früheren Dichte von 22½ Minuten gegenüber der geplanten Vergrößerung der Fahrtintervalle auf 30 Minuten ersuchte die Gesellschaft um Abstandnahme, welches Begehren damit begründet wurde, daß auf der Dampfstrecke „Sternwartestraße—Rußdorf“ ein Fünfzehnminuten-Verkehr eingeführt und daher bei Fahrtintervallen von 22½ Minuten auf der Flügelbahn ein prompter Zuganschluß nicht durchzuführen sei.

e) Tarifangelegenheiten.

In der Absicht, eine Tarifregelung anzubahnen, fanden im Berichtsjahre Verhandlungen zwischen einem stadträtlichen Komitee und der Gesellschaft statt; der hieraus resultierende Entwurf, nach dem im wesentlichen für die Wochentage die Einführung eines Zonentarifes mit niedrigeren Fahrpreisen als bisher, für die Sonn- und Feiertage die Einführung eines 20 Heller-Einheitspreises vorgeschlagen wurde, fand jedoch nicht die Zustimmung des Stadtrates, weshalb die Gesellschaft ihre Eingabe zurückzog.

f) Betriebsdaten.

Am Ende des Berichtsjahres betrug die gesamte Streckenlänge 30.637 km, die Länge der Verkehrsgeleise 57.533 km.

An Fahrbetriebsmitteln waren am Ende des Berichtsjahres vorhanden: 55 zweispännige, 38 einspännige Wagen, 10 Dampfbahnwagen und 104 für Pferde- und

Dampfbetrieb verwendbare Wagen, im ganzen daher 207 Wagen; außerdem 6 Salzlöwrys, 1 Bordlöwry, 2 Aufspritzwagen, 2 Schneeräumer für Lokomotiven, 21 Schneepflüge und 18 sonstige verschiedene Wagen.

Die Zahl der Pferde bezifferte sich am Ende des Jahres 1900 mit 582.

Die Anzahl der auf den einzelnen Linien beförderten Personen betrug 11,716.220, jene der Fahrkilometer 3,584.699. Die Betriebseinnahmen betragen 1,642.044 K, die Betriebsauslagen 1,509.133 K.

3. Probestrecke des Dr. Hillischer.

Die im Vorjahre mit Dr. Hermann Theodor Hillischer eingeleiteten Verhandlungen wegen Erbauung einer Probestrecke für eine nach seinem Knopfkontaktssystem zu erbauende Schmalspurbahn zwischen dem neuen Rathause und dem Börseplatze wurden im Berichtsjahre zum Abschlusse gebracht. In der Sitzung vom 11. Mai 1900 genehmigte der Gemeinderat den Abschluß eines Vertrages mit dem Projektanten, wodurch diesem die Benützung der zur Ausführung der Probestrecke erforderlichen Straßengrundstücke bis einschließlich 30. Juni 1903 bewilligt wird. Das Projekt, welches am 21. Juni 1900 der Trassenrevision, Stationskommission und politischen Begehung unterzogen wurde, gelangte jedoch im Berichtsjahre nicht zur Ausführung.

In der Folge erhob der akademische Senat der k. k. Universität einen Protest gegen die in diesem Projekte beantragte Trassenführung längs des Universitätsgebäudes in der Grillparzerstraße, weil er eine Störung der in dem Gebäudetrakte an der Grillparzerstraße untergebrachten wissenschaftlichen Apparate durch Erschütterungen und elektrische Einflüsse infolge des Bahnbetriebes befürchtete. Am 6. September fand daher über Anordnung des k. k. Eisenbahnministeriums bezüglich der Teilstrecke in der Grillparzerstraße eine neuerliche kommissionelle Verhandlung statt, in welcher die Verlegung der Trasse an das parkseitige Trottoir der Grillparzerstraße beantragt wurde. Diese Abänderung erhielt mit dem Stadtratsbeschlusse vom 26. September die Zustimmung der Gemeinde.

d) Brücken.

I. Bau von Brücken.

1. Neubau einer Brücke über den Westbahnhof im Zuge der Holoher- und Rüstengasse im XIV. Bezirke. — Das von der Firma A. Biro im Sinne des Gemeinderatsbeschlusses vom 21. Dezember 1899 umgearbeitete Detailprojekt für den Bau dieses Gehsteiges hat der Gemeinderat mit dem Beschlusse vom 7. Juni 1900 mit dem Gesamterfordernis von 279.133 K 99 h genehmigt. Dieses Detailprojekt wurde hierauf an die k. k. Staatsbahndirektion Wien behufs Erwirkung des Baukonsenses durch das k. k. Eisenbahnministerium und Vornahme der politischen Begehung durch die k. k. n. ö. Statthaltereie geleitet.

Bei der am 17. August 1900 stattgehabten politischen Begehung ist auf Grund des anstandslosen Ergebnisses dieser Verhandlung der Baukonsens ex commissione erteilt worden. Das k. k. Eisenbahnministerium genehmigte hierauf die Detailpläne mit Erlaß vom 30. Oktober 1900, Z. 45.161, mit unwesentlichen Abänderungen in der Eisen- und Mauerwerkskonstruktion.

Auf Grund der richtiggestellten Detailpläne wurde der Firma A. Biro am 1. Dezember 1900 die Lieferung und Montierung der Eisenkonstruktion übertragen. Mit der Ausführung der Mauerwerksarbeiten durch die k. k. Staatsbahndirektion Wien und der Montierung der Eisenkonstruktion wird im Frühjahr des nächsten Jahres begonnen werden.

2. Herstellung einer Brücke über den Hauptzollamtsbahnhof im Zuge der Marxergasse im III. Bezirke. — Nach Herstellung der Anschlußpflasterungen wurde die Brücke unter Intervention der k. k. Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen vom 23. bis 26. Februar 1900 einer Probebelastung unterzogen; mit Rücksicht auf deren günstiges Ergebnis wurde der Benützungskonsens ex commissione erteilt. Die Gesamtkosten dieser Brücke belaufen sich auf 350.383 K 86 h.

3. Gehsteg im Zuge der Kleistgasse über die Wiener Verbindungsbahn im III. Bezirke. — Das vom Stadtbauamte entworfene generelle Projekt für die Erbauung eines Gehsteiges im Zuge der Kleistgasse wurde vom Stadtrate mit Beschluß vom 23. Mai 1900 genehmigt und der Magistrat beauftragt, die entsprechenden Verhandlungen wegen Erwerbung der zur Ausführung dieses Steges benötigten Kat.-Parz. 1195/10 und Kat.-Parz. 1134 durchzuführen; die Verhandlungen gestalteten sich infolge der damit verbundenen Frage des Umbaues des Wiener-Neustädterkanales sehr schwierig und dürften erst im nächsten Jahre zum Abschlusse gelangen.

4. Gehsteg im Zuge der Degengasse im XVI. Bezirke. — Nachdem das vom Stadtbauamte ausgearbeitete generelle Vorprojekt für den Bau eines Gehsteiges im Zuge der Degengasse über die Vorortelinie der Wiener Stadtbahn im XVI. Bezirke die Billigung des Stadrates, und zwar nach der Variante II (Stiegenanlage in der Straßenmitte) gefunden hatte; wurden im Juli die notwendigen Verhandlungen mit der k. k. Staatsbahndirektion Wien eröffnet. Diese stimmte der projektierten Anlage prinzipiell unter der Bedingung zu, daß die Ausarbeitung und Vorlage eines Detailprojektes vor Beginn der Ausführung zu erfolgen hätte.

5. Verbreiterung des Rennweger Durchlasses über die Wiener Verbindungsbahn. — Das von der k. k. Staatsbahndirektion Wien auf Rechnung der Gemeinde Wien ausgearbeitete Projekt wurde vom Stadtbauamte einer Umarbeitung unterzogen und zur Finalisierung an die genannte Direktion zurückgeleitet. Die Ausführung dieses Objektes, wofür ein Kostenbetrag von 22.400 K genehmigt worden ist, wird im nächsten Jahre erfolgen.

6. Herstellung einer kleinen eisernen Straßenfahrbahnbrücke über den Arbesbach im XIX. Bezirke. — Für diese Brücke bewilligte der Stadtrat mit Beschluß vom 17. Mai einen Kostenbetrag von 5000 K. Die diesbezüglichen Arbeiten gelangten im Spätherbste zur Ausführung.

7. Bau eines hölzernen Übergangsteiges in der Zinnergasse im XI. Bezirke. — Dieses Objekt erforderte einen Gesamtaufwand von 1532 K und wurde nach dem vom Stadtrate mit Beschluß vom 2. März genehmigten Projekte ausgeführt.

Bezüglich der Wienfußbrücken siehe Seite 147ff. des vorliegenden Berichtes.

II. Erhaltung der Brücken.

a) Brücken über den Donaustrom.

An dem, einen Ausbau der Eisenbahnbrücke der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn bildenden, der Gemeinde Wien gehörigen Gehstege wurde der Fußwegbelag in 6 Feldern mit dem Kostenverfornernisse von 9310 K 28 h erneuert.

b) Donaukanalbrücken.

An der Brigittabrücke wurde der Anstrich und der Fußwegbelag des flußabwärtigen Gehweges mit dem Kostenbetrage von 5339 K 65 h ausgbessert.

An der Stephaniebrücke gelangten die wegen ungünstiger Witterungsverhältnisse im Vorjahre unterbrochenen Rekonstruktionsarbeiten unter gleichzeitiger Erneuerung des Anstriches im Frühjahr zur Vollendung. Die Kosten dieser Arbeiten beliefen sich auf 10.587 K 98 h.

Bei der Rotbrücke nächst der Franzensbrücke wurde der Grundsteinwurf auf Kosten des Erstehers der Arbeiten durch die Donauregulierungs-Kommission mit einem Kostenaufwande von 3805 K 86 h entfernt. Weiter hat die Donauregulierungs-Kommission über Stadtratsbeschluß vom 22. November die mit 9248 K 60 h veranschlagte Abtragung der beiderseitigen Brückenköpfe im Monate November am rechtsseitigen Ufer begonnen. Die Arbeiten wurden im nächsten Jahre vollendet.

An der Sofienbrücke erfolgte die Auswechslung von Nieten mit dem Kostenbetrage von 1870 K 25 h, ferner die Rekonstruktion des flußaufwärtigen Gehweges mit einem Kostenaufwande von 2956 K 17 h.

Für die Ferdinandsbrücke wurde ein Projekt behufs Verstärkung der Tragkonstruktion vom Stadtbauamte vorgelegt und sind die erforderlichen Schritte wegen Erwirkung des Baukonsenses durch das k. k. Eisenbahnministerium und des wasserrechtlichen Konsenses durch die k. k. n.-ö. Statthaltereie eingeleitet worden.

Für den Umbau der Aspernbrücke wurden zwei Alternativprojekte beim k. k. Eisenbahnministerium wegen Erwirkung des Baukonsenses eingereicht, nachdem vom Stadtbauamte bei der politischen Begehung der Straßenbahnlinie Aspernbrücke—Praterstraße die Tragfähigkeit der Querträger der Brücke, sowie der Aufhängevorrichtung der letzteren als zu gering bezeichnet worden ist.

c) Wienflußbrücken.

Im laufenden Jahre wurde der Anstrich der Eisenkonstruktion und der Gehwegbelag der Franz Karl-Brücke im XIII. Bezirke erneuert und hiesfür ein Betrag von 2792 K 59 h verwendet. Für sonstige Wienflußbrücken wurden 52 K verausgabt.

Am Ende des Jahres 1900 waren mit Ausschluß der lediglich dem Eisenbahnverkehre dienenden Brücken im Gemeindegebiete 170 Brücken und Stege vorhanden. Von denselben führten 3 über den Donaustrom, 12 über den Donaukanal, 30 über den Wienfluß, 62 über Bäche und sonstige Gerinne und 63 über Eisenbahnen. Von diesen Brücken und Stegen sind 105 Eigentum der Gemeinde, während 9 dem Staate, 2 dem Hofärar, 1 der Donauregulierungs-Kommission, 43 der Kommission für Verkehrsanlagen und 10 verschiedenen Privateisenbahn-Gesellschaften gehören.

Im Berichtsjahre wurden für Brücken 575.075 K 47 h verausgabt, wovon 54.237 K 35 h auf ordentliche und 520.838 K 12 h auf außerordentliche Auslagen entfallen.

e) Wasserstraßen.

1. Donauregulierung.

Im Baujahre 1900 wurden in der n.-ö. Donaustrecke, d. i. von der Ispermündung (136·5 km oberhalb Wien) bis an die Landesgrenze gegen Ungarn bei Theben (49·0 km unterhalb Wien) durch die Bauunternehmungen der Donauregulierungs-Kommission 25 Neubauten und 56 Erhaltungsarbeiten, beziehungsweise Arbeiten zur Behebung von Elementarschäden, ausgeführt.

Die Neubauten sind folgende:

1. Rekonstruktion von Uferbauten in der Strecke Isper-Böchlarn (Verbreiterung des Treppelweges bei Pöbs).
2. Uferbau von Gottsdorf bis Mezling (Abschlußbau bei Gottsdorf).
3. Regulierungsbau oberhalb Böchlarn.
4. Regulierungsbauten bei Melk, und zwar: a) Regulierung der Melker Lände; b) Ausbau des Leitwerkes am Einlaufe des Melkerarmes und an der oberen Melker-Au.
5. Hufschlags- und Regulierungsbau bei Emmersdorf. a) Steintraverse bei Emmersdorf, einschließlich des Ergänzungsprojektes zu demselben; b) Erhöhung der Lände bei Emmersdorf und c) Traverse bei Schall-Emmersdorf.
6. Hufschlagsbau unterhalb Grimling. a) Leitwerk und Traverse bei Grimling, b) Traverse bei Grimling.
7. Fortsetzung des Anlandebaues bei Wösendorf und Regulierungsbau oberhalb Weißenkirchen. a) Ausstreifplatz bei Zoching und b) Leitwerk bei Zoching.
8. Herstellung einer Traverse im Nuhrsdorfer Donauarme.
9. Uferausbau bei Dürnstein (Rampenerhöhung an der Bezirksstraße Dürnstein—Weißenkirchen).
10. Leitwerk vom Rossabache abwärts.
11. Rekonstruktion des Kremser Inundationsdammes (II. Abt.)
12. Fortsetzung der Regulierungsbauten vom Raibelsaume bis zur Kampmündung.
13. Leitwerk Reming-Goldwäckerhausen (Grundwurfverlängerung).
14. Abschlußbau zwischen dem Weidenhausen und dem II. Warmbadzuflusse (Herstellung des Grundwurfes für das Leitwerk am Mühl- und Weidenhausen).
15. Herstellung eines Abzugsgrabens bei Höflein.
16. Die Rekonstruktion der Rückstaudämme am Senning- und Rohrbache. — Diese war nach den Erfahrungen gelegentlich des Hochwassers vom September 1899 eine unabweiskliche Notwendigkeit geworden. Nach Abschluß der Verhandlungen und Kommissionen für die Erwerbung des nötigen Baugrundes, sowie der erforderlichen Materialgewinnungsstellen, die geraume Zeit in Anspruch nahmen, und nach durchgeführter Offertverhandlung wurde die sofortige Inangriffnahme dieser Arbeiten verfügt und von der Donauregulierungs-Kommission hierfür ein Betrag von 322.600 K genehmigt. Die Arbeiten wurden Ende September begonnen, die Anschüttung der Rohrbachdämme, sowie des linksseitigen Senningbachdammes im Berichtsjahre nahezu vollendet. Die Beendigung der Arbeiten mußte aber für das Jahr 1901 verschoben werden. Bisher erscheinen nach dem letzten Baurapporte 75.095 K 54 h durch die Unternehmung ins Verdienen gebracht.

17. Herstellung der Arbeiten für die Anlage des Freudenauer Winterhafens. — Die Baggerarbeiten und die Steinbohrungen für die Herstellung der kurrenten Hafensarbeiten, die bereits im August 1899 begonnen haben, sind im Berichtsjahre in der entsprechenden Intensität fortgeführt worden. Von den Kunstobjekten im Hafen gelangten bis auf kleine Nacharbeiten in den Ausmündungstrecken der hafenseitige Teil des Beleuchtungszieles und das ganze Entwässerungsziel zur Ausführung.

Mit Ende Dezember 1900 beträgt die gesamte Baggerleistung 889.000 m³ und berechnet sich die bisherige Gesamtverdienstsumme der Allgemeinen österreichischen Baugesellschaft mit 1.108.992 K 87 h.

Um die milde Winterszeit tunlichst auszunützen, wurde den Arbeitsschiffen der Baugesellschaft die nötige Bewegungsfreiheit während des Winters dadurch gewährt, daß für die Winterperiode 1900 auf 1901 die Einstellung fremder Fahrzeuge in den Hafen nur im beschränkten Maße zugestanden worden ist, so daß insgesamt nur 30 Schiffe überwinterten.

Mit der Gemeinde Wien wurden die erforderlichen Verhandlungen eingeleitet damit noch im Laufe des Jahres 1901 die notwendigsten Beleuchtungs- und Wasserversorgungsanlagen zur Ausführung kommen können.

Dem seitens der Donauregulierungs-Kommission vorgelegten Projekte für den Winterhafen wurde mit Stadtratsbeschluß vom 5. April unter nachfolgenden Bedingungen zugestimmt:

- a) Die Kosten der Herstellung der Zufahrtsstraße hat die Donauregulierungs-Kommission zu tragen, während die Gemeinde Wien die Erhaltung der Straßen nach dem von ihr zu bestimmenden Zeitpunkte zu übernehmen hat.
- b) Die Kosten der Durchführung der Beleuchtung der Zufahrtsstraße samt Hafen, hat die Donauregulierungs-Kommission zu tragen.
- c) Die Abgabe von Hochquellenwasser erfolgt vorläufig nur zu Genußzwecken und kann die Abgabe zu anderen Zwecken erst nach Vorlage und Genehmigung diesbezüglicher Detailprojekte erfolgen.

Ferner wurde der Donauregulierungs-Kommission bekannt gegeben, daß die Beteiligung der Gemeinde an der Errichtung von Umschlagplätzen und Lagerplätzen von den Verhältnissen, unter denen diese Errichtung erfolgen wird, und von der Beihilfe abhängt, auf die von Seite des Staates und Landes in dieser Beziehung zu rechnen wäre, daß die Gemeinde daher noch keine bestimmte Erklärung abgeben kann, jedoch bereit ist, hierüber mit der Donauregulierungs-Kommission in Verhandlung zu treten.

18. Aufholung der Scheitellinie vom Kaiserplatze in der Brigittenau bis zur Stadlauerbrücke. — Das Hochwasser 1899 hat die Notwendigkeit ergeben, diese Scheitellinie an mehreren Stellen aufzuholen, für welchen Zweck die Donauregulierungs-Kommission einen Betrag von 20.000 K genehmigte. Die Ausführung dieser Aufholung erfolgte teilweise in eigener Regie, teils durch zweckentsprechende Gestattung von Schutt-ablagerungen an den aufzuholenden Straßenstellen. Mit Ende des Berichtsjahres war bereits der größte Teil der Arbeiten vollendet.

19. Aufholung der Scheitellinie von der Stadlauerbrücke bis zum Beginne des Freudenauer Winterhafens und Errichtung einer Straße auf dieser letztgenannten Scheitellinie. — Die Aufholung der Scheitellinie war aus dem bereits ad 18 erwähnten Grunde notwendig und wurde mit Abgrabungsmaterial aus dem Freudenauer Winterhafen durch die Allgemeine österreichische Baugesellschaft bewirkt, für welchen Zweck die Donau-

regulierungs-Kommission einen Betrag von 20.000 K bewilligte, wovon 10.000 K auf Rechnung des Freudenauer Hafens, 10.000 K auf den Fonds der eigenen Einnahmen zu stellen sind.

Weiter hat die Donauregulierungs-Kommission im Einvernehmen mit der Gemeinde Wien (Stadtratsbeschluß vom 20. Juli 1900) auf dieser so erhöhten und verbreiterten Scheitellinie eine Zufahrtsstraße zum Freudenauer Winterhafen zur Ausführung bringen lassen und zu letzterer Herstellung einen Betrag von 90.000 K auf Rechnung des Fonds der eigenen Einnahmen bewilligt. Diese Arbeiten wurden im Offertwege der Allgemeinen österreichischen Baugesellschaft übertragen. Mit Ende des Jahres 1900 berechnet sich die Verdienstsumme für die bis zu diesem Zeitpunkte geleisteten Arbeiten an der Straße auf 23.605 K 28 h.

20. Leitwerk nächst den Mannersdorfer Gründen. — Als Fortsetzung des bereits Ende der 70er Jahre begonnenen Abbaues des Schönauer Beckens war schon in das N. h. genehmigte Projekt vom Jahre 1882 das Leitwerk nächst den Mannersdorfer Gründen als Objekt I am linken Ufer (Strecke Fischamend—Theben) aufgenommen und auch zum größten Teile ausgeführt worden. Die Vollendung dieses Baues wurde unter dem gleichen Titel und der gleichen Bezeichnung in das Projekt zum Gesetze vom Jahre 1899 übernommen und zur Ausführung desselben von der Donauregulierungs-Kommission der Betrag von 78.000 K genehmigt. Mit Rücksicht auf die vorgeschrittene Jahreszeit konnte jedoch dieses Objekt nur auf eine Länge von 200 m im Anschlusse an den bestehenden Regulierungsbau hergestellt werden, während die Vollendung des Baues im Frühjahr 1901 erfolgen wird. Die bisher verbaute Summe beträgt 19.534 K 27 h.

21. Ausbau des Leitwerkes bei Wildungsmauer.

22. Cunettenbau am Schanzelhäufen gegenüber Deutsch-Altenburg.

23. Leitwerk und Cunettenbau am Hergottshäufen und Ausbau des Leitwerkes durch den Auarm.

24. Leitwerk und Uferverficherung an der Marchmündung.

25. Beendigung des Marchfelddammes.

Von den vorstehend unter Post 1 bis 16 und 20 bis 25 erwähnten Bauten sind 7 nahezu vollendet, bei 4 wurde weniger als die Hälfte der zu leistenden Arbeiten bewirkt.

Außer diesen Strom- und Dammbauten wurden im Berichtsjahre noch verschiedene Erhaltungsbauten ausgeführt, von denen insbesondere die Rekonstruktion des Klosterneuburger Kanales, die Beseitigung der Hochwasserschäden am Hubertusdamm in Jedlese, Wurfergänzungen beim städtischen Lagerhause und in dem ganzen Durchstiche, ferner die Herstellung eines Durchlasses beim Lusthause im k. k. Prater, dann endlich die Rekonstruktion der Hochwasserfante in der Engerthstraße zwischen Nordwestbahn und Kaiserplatz hervorzuheben sind.

Außer den genannten Bauten hat die Donauregulierungs-Kommission ein besonderes Augenmerk auf die Entwicklung des Donaudurchstiches, wie sie durch die im Jahre 1899 ausgeführten Niedrigwasserarbeiten eingeleitet worden ist, gelenkt und hat den Durchstich einer steten Beobachtung und Aufnahme unterziehen lassen.

Behufs Beantwortung der Fragen hinsichtlich der Verbesserung der Hochwasserabflußverhältnisse bei Wien hat die Donauregulierungs-Kommission zunächst die Aufnahme des linksufrigen Inundationsgebietes von Lang-Engersdorf bis zur Kanalausmündung beschloßen und diese Arbeiten um den Betrag von 8325 K dem Traffierungsbureau Koloman Lukrits übertragen.

Zum Schlusse sei noch erwähnt, daß mit Statthaltereie-Erlaß vom 10. April 1900, Z. 27.358, der wasserrechtliche Konsens für den Umbau der Ragraner Reichsstraßenbrücke über den alten Donauarm mit einer lichten Spannweite von 80 m und einer Totalbreite von 16 m (davon 12 m Fahrbahn), dann 8 m Höhe über dem Nullwasser erteilt wurde.

Die Gemeinde Wien hat sich hierbei die Ermöglichung der Überführung von zwei Rohrleitungen und der elektrischen Straßenbahn Praterstraße—Ragran bedungen, wobei für letztere der bezüglich der alten Brücke bestandene Vertrag zu gelten hätte.

Finanzielles.

Mit Ende des Jahres 1899 verblieb laut des Rechnungs-	
abschlusses pro 1899 ein Kassereft von	65.421 K 65 h
Die Gesamteinnahmen des Jahres 1899 betragen mit Ein-	
schluß des obigen Kassereftes	14,604.303 „ 03 „
Die Ausgaben des Jahres 1900 beliefen sich auf	14,490.130 „ 02 „
Es verbleibt sonach mit Ende Dezember 1900 in Händen der	
Donauregulierungs-Kommission ein barer Kassereft von	114.173 „ 01 „

Die eigenen Einnahmen des Donauregulierungsfonds aus dem Erlöse verkaufter Gründe, aus den Pacht- und Mietzinsen, dem Erlöse für Materialien, Pläne, Forstprodukte u. betragen in den Jahren 1882 bis einschließlich 1899 zusammen 16,776.913 K 49 h, im Jahre 1900 907.318 K 57 h, sonach zusammen 17,684.232 K 06 h.

Die eigenen Bruttoeinnahmen des Donauregulierungsfonds im Jahre 1900 spezifizieren sich, wie folgt:

1. Erlös aus Fondsgründen	518.122 K 32 h
2. Kaufschillings-Interessen	95.558 „ 69 „
3. Miet- und Pachtzinsen	293.230 „ 38 „
4. Erlös für Pläne	66 „ 56 „
5. Forstnutzungen	340 „ 62 „
Somit zusammen	<u>907.318 K 57 h</u>

Zufolge der Beschlüsse der Donauregulierungs-Kommission waren folgende im Jahre 1900 gemachte Ausgaben zu decken, und zwar:

1. Die Steuern	8.915 K 66 h
2. Die Auslagen für die Erhaltung der	
Kaiser Franz Josefs-Brücke	6.291 „ 62 „
3. Die Parzellierungs- und Anschüttungs-	
auslagen	20.013 „ 23 „
4. Die Auslagen für die Kaiserstraße	11.100 „ — „
5. Die Regiequote	22.000 „ — „
Sohin zusammen	<u>68.320 K 51 h</u>

Sonach ergeben sich die Netto-Einnahmen aus dem Donauregulierungsfondsbesitze im Jahre 1900 mit 838.998 „ 06 „
 und es stellt sich im Entgegenfalle zu den präliminarmäßigen
 Einnahmen des Jahres 1900 per 600.000 „ — „
 für das Jahr 1900 ein Überschuß heraus von 238.998 „ 06 „

Weiter bestanden mit Ende 1900 noch folgende Aktiven des Donauregulierungsfonds (nebst dem mit Ende 1900 verbliebenen Kassereserve von 114.173 K 01 h):

I. Die Baugründe auf dem rechten Ufer der Donau oberhalb der Stadlauerbrücke.

a) Parzellierte Gründe, einschließlich der noch nicht genehmigten, aber bereits beantragten Parzellierungen zusammen	256.181·52 □ Klafter
b) Nicht parzellierte Gründe nach Berücksichtigung der an die Gemeinde Wien übergebenen Straßen 73.257·41 □ Klafter und nach Abzug der Flächen für öffentliche Straßen und Plätze (beide mit 40% angenommen)	43.954·45 "
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	447.152·97 □ Klafter

Behufs Bewertung dieser Flächen sind vom obigen Ausmaße jene Gründe abzuziehen, welche keinen Ertrag liefern, das sind:

a) Die Bäder mit	14.282 □ Klafter
b) Die öffentlichen Landungsplätze mit	19.602 "
c) Die öffentlichen Zugänge mit	1.731 "
also zusammen Flächen im Ausmaße von	35.615·— □ Klafter
Demnach bleibt als Rest die Fläche von	411.537·97 □ Klafter.

Dieses Terrain umfaßt:

1. Verpachtete Landungsplätze per 73.356 □ Klafter, welche einen Ertrag von jährlich 169.600 K abwerfen, dieser Betrag zu 4% kapitalisiert ergibt eine Wertsumme von	4,240.000 K — h
2. Parzellierte Gründe per 256·181·02 □ Klafter, welche nach der Schätzung vom Jahre 1899 mit 130 K per □ Klafter zu bewerten sind	33,303.597 " 60 "
3. Nicht parzellierte Gründe per 43.954·45 □ Klafter, welche nach dieser Schätzung gleichfalls mit 130 K per □ Klafter zu bewerten sind	5,714.078 " 50 "
4. Die verfügbaren Landungsplätze im Restflächenmaße von 38.046 □ Klafter ergeben zu 30 K per □ Klafter	1,141.380 " — "

II. Die Baugründe am linken Ufer.

a) Parzellierte Baustellen und Gruppen bei den Kaisermühlen	24.620·72 □ Klafter
b) Parzellierte Baustellen und Gruppen in Floridsdorf	1.384·83 "
c) Nicht parzellierte Baugruppen bei den Kaisermühlen	1.475·— "
d) Nicht parzellierte Baugründe in Floridsdorf	54.056·— "
zusammen	81.536·55 □ Klafter

Bewertet werden diese Gründe, wie folgt:

a) Die Gründe bei den Kaisermühlen per zusammen 26.095·72 □ Klafter mit 16 K per □ Klafter ergeben die Summe	417.531 K 52 h
b) Die Gründe in Floridsdorf zusammen 55.440·83 □ Klafter ergeben mit 8 K per □ Klafter die Wertsumme von	443.526 „ 64 „

III. Das rechtsseitige Terrain unterhalb der Stadlauerbrücke, bestehend aus folgenden Gründen:

a) Terrain der Schiffmühlenplätze	29.600 □ Klafter
b) Terrain der öffentlichen Landungsplätze	9.378 „
c) Terrain der öffentlichen Zugänge	296 „
d) Terrain der verfügbaren Landungsplätze	4.399 „
e) Hinterland der öffentlichen Landungsplätze	9.899 „
f) Sonstiges Terrain unterhalb der Stadlauerbrücke bis Kaiser-Ebersdorf	485.976 „
Die Summe dieser Flächen ergibt	539.548 □ Klafter

Zur Bewertung müssen die Flächen abgezogen werden, welche keinen Ertrag liefern, und zwar:

sub b)	9.378 □ Klafter
sub c)	296 „

und die Fläche des Winterhafens mit

zirka	200.000 „	209.674 □ Klafter
-----------------	-----------	-------------------

wonach sich eine Fläche von 329.874 □ Klafter ergibt, welche zu 6 K per □ Klafter sich mit 1,979.244 K — h bewertet.

IV. Das Inundationsgebiet.

Dieses hat die Fläche von 1349 Joch, 881 □ Klafter und liefert nach den gegenwärtig daraus gewonnenen Pachtzinsen für Grundbenützung, Gras- und Jagdnutzung und Weidengewinnung zusammen den jährlichen Ertrag von zirka 6000 K; dieser Betrag zu 4% kapitalisiert ergibt die Wertsumme von 150.000 K — h

V. Das Terrain des alten Stromes.

Dasselbe umfaßte 463 Joch, 1094 □ Klafter; Bewertung:
 Jährlicher Eispachtzins 49.900 K — h
 Pachtzins für Zillenfahrten 2000 „ — „
 Zusammen also jährlich 51.900 K — h
 somit zu 4% kapitalisiert, ergibt sich der Wert im Betrage von 1,297.500 K — h

VI. Die Kaiser Franz Josefs-Brücke, eingestellt mit den Baukosten per 4,898.820 „ — „

VII. Das Haus des Donauregulierungsfonds
am Erzherzog Karlplatz Nr. 11 im Bauwerte (ohne Grundwert) von 144.000 K — h

VIII. Wert der Bauhütten, Inventarsgegenstände und Bibliothek 37.940 „ — „

IX. Forderungen

des Donauregulierungsfonds an rückständigen und künftig fällig werdenden Kaufschillingsresten, an rückständigen Zinsen von solchen Kaufschillingen, an rückständigen Miet- und Pachtzinsen zc. einschließlich den Kassereist 43,173.690 „ 42 „
Die sämtlichen Aktiven ergeben zusammen den Betrag von . . . 96,941.308 K 68 h

Verkauft wurden im Jahre 1900 folgende Grundstücke:

1. Baustelle 6, XI H an A. Beywasser & Ko. mit	347·79 □ Klafter
2. „ 9, IX R an Sigm. Österreicher mit	152·26 „
3. „ 3 u. 4, IX R an Rendl & Karalek mit	315— „
4. „ 1, XII S an Adele Haim mit	150·96 „
zusammen	966·01 □ Klafter
Kaisermühlen 6 G Baustelle an Franz Böhm mit	108·71 „
im ganzen	1074·72 □ Klafter

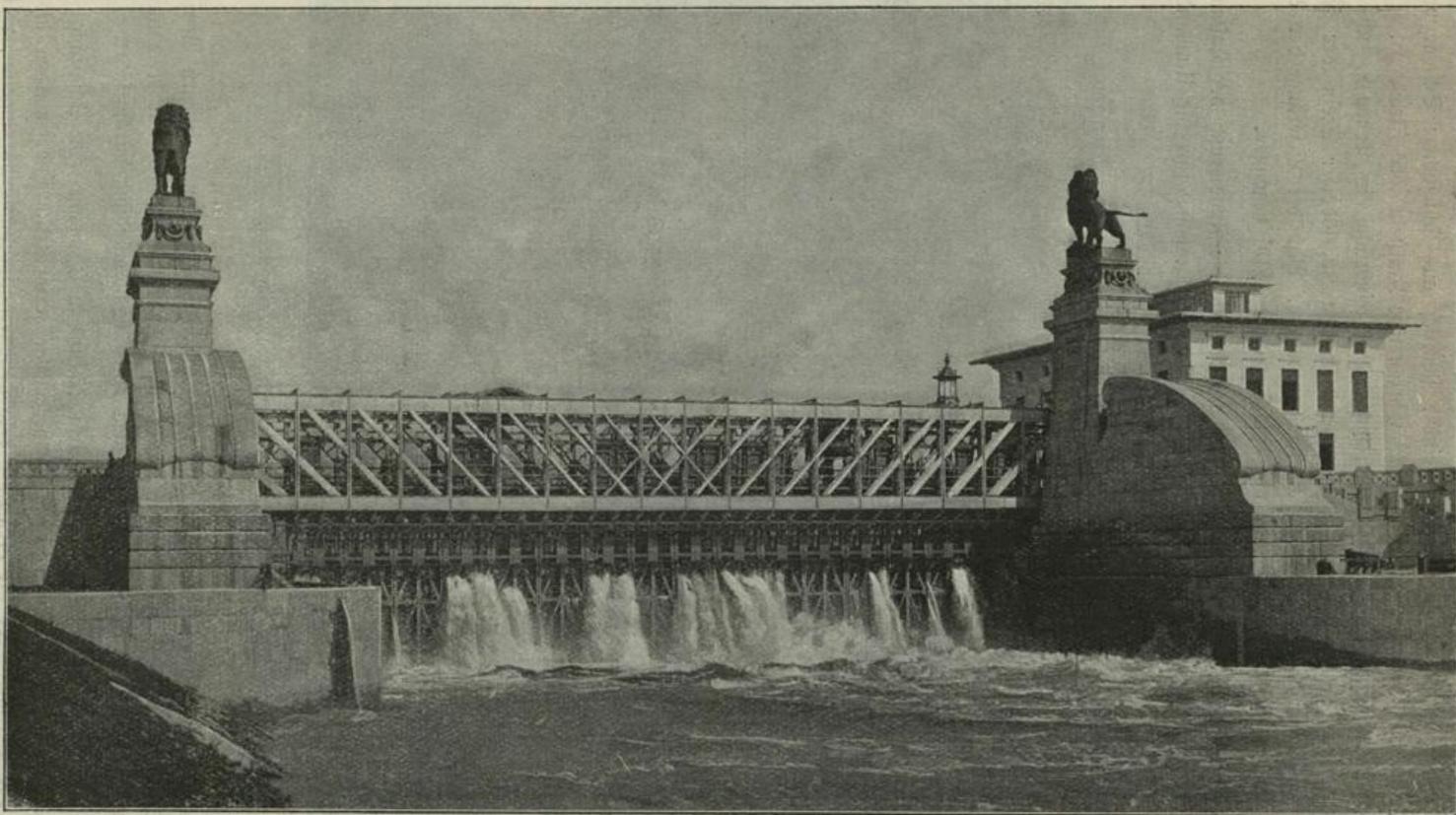
2. Umwandlung des Donaufkanales in einen Handels- und Winterhafen.

Die Haupttätigkeit bei diesen Arbeiten konzentrierte sich im Berichtsjahre 1900 auf die Förderung des Raibaues an beiden Ufern des Donaufkanales zwischen der Augarten- und der Verbindungsbahnbrücke.

Mit Hilfe des neuen Absperwerkes in Ruzhdorf (s. Abbild. S. 135) wurde während der ganzen Bauzeit dieses Jahres der Wasserstand im Donaufkanale konstant auf jener geringen Höhe erhalten, welche die ununterbrochene Durchführung der Fundierungsarbeiten nicht nur für den Raimauerbau, sondern auch für einzelne Teile der Donaukanallinie der Stadtbahn ermöglichte. Dieser Umstand hat es gestattet, im Jahre 1900 ungefähr die halben Fundierungsarbeiten zu vollenden.

Zur Vergrößerung des Kreises der Bewerber um die Raimarbeiten wurde seinerzeit beschlossen, die Lieferung und Beistellung der großen zur äußeren Verkleidung der Raim- und Stützmauern erforderlichen Werksteinquantitäten abgefordert von den übrigen Arbeiten auszuscheiden und zu vergeben.

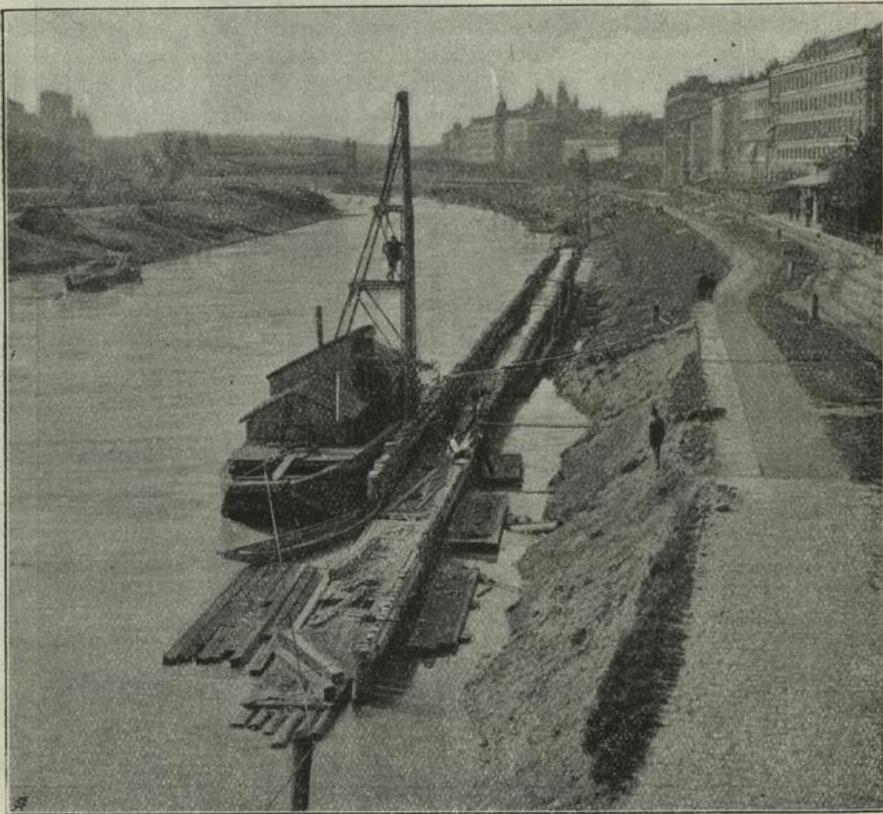
Diese Ausschreibung erfolgte im September und wurden auf Grund der hierauf eingelangten Offerte die Lieferung von 1300 m³ Granithackstein, 600 m³ Granitdeckquadern und 3300 Kurrentmeter Stiegenstufen der Firma Josef Widly in Schrems und die Lieferung von 3900 m³ Granithackstein, 1700 m³ Deck- und sonstige Quadern der Firma J. C. Löwenfeld's Witwe am 10. November übertragen, womit der voraussichtliche Bedarf für den Raimauerbau an beiden Ufern des Donaufkanales von der Augarten- bis zur Verbindungsbahnbrücke gedeckt war.



Das Wehr in Rusdorf (in Funktion während des Hochwassers 1899).

Die Deckung des Werksteinbedarfes für die Stützmauern erfolgte in der Weise, daß die Lieferung von 270 m² Podestplatten, 2950 Kurrentmeter Stiegenstufen und 2700 Kurrentmeter Geländerunterlagsteinen, sämtlich aus schlesischem Schwarzwassergranit, und die Lieferung von 4100 m³ Chrzanower Kalkstein der Firma H. Kulka & Komp., vereinigte mährisch-schlesisch-galizische Steinbrüche in Troppau, und die Lieferung von 800 m³ Gesimsquadern aus hartem Bogelsdorfer Stein der Firma Baron Suttner & Fritz Zeller übertragen wurde. Mit der Lieferung der Werksteine für den Raimauerbau wurde noch im Dezember 1900 begonnen.

Gleichzeitig und im Zusammenhange mit den für die Fundierung der Raimauern nötigen Baggerungen wurde auch ein Teil der im Programme für die Umwandlung



Pilotierungsarbeiten für die Raimauern.

des Wiener Donaukanales in einen Handels- und Winterhafen vorgesehenen Vertiefung des Donaukanales bis auf 3.20 m unter dem Nullwasser, sowie für Rechnung der Gemeinde Wien die Freimachung der neuen Wienflußhausmündung durchgeführt.

Ein großer Teil jener Gründe (zirka 75.000 m²), welche zur Schaffung eines Umschlagplatzes am Donaukanale im Erdbergermaiss erforderlich sind, wurden bis zum Ende des Berichtsjahres für Rechnung des Donauregulierungsfonds eingelöst, während für die Beschaffung des restlichen Teiles dieser Gründe das Enteignungsverfahren eingeleitet wurde. Da für den Umschlagplatz auch städtische und Bürgerspitalsgründe

erforderlich sind, ersuchte die Donauregulierungs-Kommission den Magistrat um die Bekanntgabe jener Bedingungen, unter denen die Gemeinde bereit wäre, diese Gründe für den gedachten Zweck zu überlassen.

Hierüber erlossen drei Gemeinderatsbeschlüsse.

Auf Grund des Beschlusses vom 14. September 1900 wurde der Donauregulierungs-Kommission folgendes mitgeteilt:

I. Die Gemeinde Wien muß zunächst die in dieser Note ausgesprochene Ansicht, daß sie zur unentgeltlichen Abtretung der für den Umschlagplatz erforderlichen Grundflächen verpflichtet sei, als nicht stichhältig erklären, da die Errichtung von Umschlagplätzen in dem Gesetze vom 18 Juli 1892, R.-G.-Bl. Nr. 109, betreffend die Ausführung der Wiener Verkehrsanlagen, nicht vorgesehen ist und daher die Begünstigungen dieses Gesetzes auf den vorliegenden Fall keine Anwendung finden können, umso mehr, als die Herstellung des Umschlagplatzes nicht durch die Kommission für Verkehrsanlagen vorgenommen wird.

II. Was die beanspruchten Grundflächen der Gemeinde betrifft, so muß darauf hingewiesen werden, daß der von der Donauregulierungs-Kommission vorgelegte Plan nicht vollständig den mit dem Gemeinderatsbeschlusse vom 29. September 1899, Zahl 8589, genehmigten Baulinien entspricht; es wäre daher der vorgelegte Plan nach dem genehmigten Baulinienplane richtig zu stellen.

III. Die Überlassung der beanspruchten Gründe des Bürgerhospitalfonds wird abgesondert erledigt werden.

IV. Was die beanspruchten städtischen Grundflächen, soweit sie weder Bürgerhospitalgründe noch öffentliches Gut (Straßen und Wege) sind, betrifft, so kann die Gemeinde in eine Überlassung in das Eigentum der Donauregulierungs-Kommission nicht einwilligen, dagegen ist sie bereit, ihr dieselben gegen einen Pachtzins von 50 Hellern pro m² und Jahr bestandweise zu überlassen, wobei die Feststellung der Einzelheiten des Bestandvertrages vorbehalten bleibt.

V. Ebenso wird grundsätzlich der Verpachtung der für den Umschlagplatz benötigten Flächen des öffentlichen Gutes (Straßen und Wege) zugestimmt; die näheren Bedingungen können jedoch erst dann gestellt werden, wenn die Donauregulierungs-Kommission ihren Bedarf in einer besonderen Vorlage ausweist.

VI. Was das auf der Kat.-Parz. 2382/2, 3 und 4 des III. Bezirkes befindliche Kübeldepot der Unratsabfuhr und die anschließende Stationsanlage zur Verladung der Kübel in die Transportschiffe und Wagen betrifft, so muß die Gemeinde die Forderung stellen, daß die ganze Anlage auf ihrem derzeitigen Plage belassen wird, der Verkehr zu und von der Unratsabfuhrstation jederzeit frei und das Ufergebäude vor der Station dem Zwecke der Verhaftung der Unratstransportschiffe und der Kübelverladung reserviert werden muß.

Hiebei wird die Bereitwilligkeit ausgesprochen, der Fläche der Kat.-Parz. 2382/2, 3 und 4 eine regelmäßige Form zu geben, ohne daß jedoch eine Verringerung des Flächenmaßes eintreten darf.

Sollte die Donauregulierungs-Kommission die Kassierung der bestehenden Unratsabfuhrstation verlangen, so könnte dem nur unter folgenden Bedingungen zugestimmt werden:

1. Überlassung eines für fünf Unratstransportschiffe genügend langen Haftplatzes samt dem für die Stations- (Geseise) Anlage an der Uferböschung und neben dem Treppelwege erforderlichen Grunde an die Gemeinde.

2. Lastenfreie Übergabe eines mindestens 12 Ar großen Grundstückes unmittelbar bei der ad 1. bezeichneten Ländestelle, jedoch landwärts der Baulinie gelegen, mit einer für den Bau eines Kübeldepots samt Zugehör geeigneten Grundform seitens der Donauregulierungs-Kommission an die Gemeinde Wien, als Ersatz für den im Erdbergrermais abzutretenden Grund (Kat.-Parz. 2382/2, 3 und 4).

3. Entschädigung der Gemeinde durch die Donauregulierungs-Kommission mit 24.000 K für die Kosten des Baues und der Herstellung der aufzulassenden Unratsabfuhrstation.

4. Schadloshaltung der Gemeinde seitens der Donauregulierungs-Kommission für die der Gemeinde durch eine Verlegung der Unratsabfuhrstation bei der Kanalaräumung erwachsenden und bleibenden jährlichen Mehrkosten mit einem noch zu vereinbarenden, dem Kapitalwerte der jährlich der Gemeinde erwachsenden Mehrkosten entsprechenden Betrage.

5. Befassung der bestehenden Unratsabfuhrstation im Erdbergermaiß und Weiterbenützung derselben bis zur Vollendung des Baues und der Herstellung einer neuen Unratsstation nebst den zu dieser anzulegenden Straßen und Nebenerfordernissen.

6. Die Wahl des neuen Abfuhrplatzes samt den dazugehörigen Grundflächen hat im Einvernehmen mit der Gemeinde zu erfolgen; der neue Platz soll keinesfalls mehr als 1000 m unterhalb der Staatsbahnbrücke situiert werden, wobei auch auf die Anlage der landeinwärts führenden Straßenzüge zweckmäßig Bedacht zu nehmen ist.

VII. Bezüglich des rechten Hauptammelkanales an der Erdbergerlände werden folgende Bedingungen gestellt:

1. Die Kanaleinsteigschächte müssen vollkommen frei und jederzeit zugänglich erhalten werden.

2. Räumungs- und Reparaturarbeiten im Kanale dürfen in keiner Weise behindert oder erschwert werden.

3. Jede Beschädigung des Kanales durch wie immer geartete Arbeiten an dem Umschlagplatz ist zu vermeiden und die Gemeinde für alle in dieser Beziehung (auch durch Zufall) eintretende Schäden vollkommen schadlos zu halten.

VIII. Mit Rücksicht auf den Bestand und Betrieb der in der Erdbergerlände liegenden Gasrohrstränge der städtischen Gaswerke werden folgende Bedingungen gestellt:

1. Alle Kosten für etwaige Abänderungen oder Sicherungen der städtischen Gasanlage, die durch den geplanten Umschlagplatz notwendig werden sollten, hat die Donauregulierungs-Kommission zu tragen, über die Notwendigkeit und Art solcher Ausführungen hat allein die „Gemeinde Wien—städtische Gaswerke“ zu entscheiden.

2. Die Wassertöpfe und Lüftungsklöze müssen stets frei zugänglich sein; der „Gemeinde Wien—städtische Gaswerke“ muß jederzeit die Möglichkeit geboten werden, durch ihre Organe die Rohrstränge nachsehen lassen zu können und ohne Beschränkung Arbeiten an ihren Anlagen vorzunehmen; die Donauregulierungs-Kommission hat der „Gemeinde Wien—städtische Gaswerke“ für alle Schäden aufzukommen, die durch die Nichterfüllung dieser Bedingungen oder durch den Bestand des Umschlagplatzes überhaupt entstehen.

3. Die Donauregulierungs-Kommission hat auf den Ersatz eines jeden Schadens zu verzichten, der ihr durch den Bestand oder Betrieb der städtischen Gasanlagen verursacht werden sollte.

IX. Bezüglich der im Gebiete des Umschlagplatzes liegenden Wasserleitungsrohre werden die nötigen Bedingungen nach Einlangen des Ansuchens um Überlassung der aus dem öffentlichen Gute beanspruchten Grundflächen gestellt werden.

Dieser Beschluß wurde in der Sitzung vom 19. Oktober ergänzt, indem mit Rücksicht auf die an der Erdbergerlände zur Verlegung gelangenden Kabelleitungen der städtischen Elektrizitätswerke noch folgende Bedingungen gestellt wurden:

1. Die Donauregulierungs-Kommission hat die Kosten aller Abänderungen und Versicherungen der städtischen Kabelleitungen zu tragen, welche durch die Anlage, den Bestand und Betrieb des Umschlagplatzes an denselben notwendig werden.

Über die Notwendigkeit und die Art und Weise solcher Abänderungen und Versicherungen hat die Bau- beziehungsweise Betriebsleitung der städtischen Elektrizitätswerke allein zu entscheiden.

2. Die Donauregulierungs-Kommission haftet für alle Beschädigungen, welche an diesen Kabelleitungen durch die Anlage, den Bestand und Betrieb des Umschlagplatzes eintreten sollten, und ist verpflichtet, der Gemeinde jederzeit den ungehinderten Zugang zu diesen Kabelleitungen, sowie die Vornahme von Reparaturen daran von neuen Zulegungen und anderen von der Gemeinde für notwendig erachteten Arbeiten an diesen Leitungen zu gestatten, ohne für eine hieraus entstehende Behinderung in der Anlage und im Betriebe des Umschlagplatzes einen Ersatz beanspruchen zu können.

3. Die Donauregulierungs-Kommission verzichtet auf den Ersatz jeden Schadens, der ihr etwa aus dem Bestande und Betriebe dieser Kabelleitungen an dem Umschlagplatz oder an den auf demselben befindlichen Objekten und Gütern erwachsen sollte.

Weiter wurde im Dezember 1900 beschlossen, der Donauregulierungs-Kommission zur Anlage eines Umschlagplatzes Teile der Bürgerspitalsfondsparzellen 2288, 2289 und 2290, Einlage-Zahl 1527, im Ausmaße von 1617 m² = 449·5 □⁰ und Teile der Bürgerspitalsfondsparzellen 2352 und 2354, Einlage-Zahl 1975, im Ausmaße von 1008 m² = 280 □⁰ um den Pauschalbetrag von 57.086 K käuflich zu überlassen.

Dagegen verpflichtete sich der Bürgerhospitalfonds, die Teile der Parzellen 2288, 2289 und 2290 im Ausmaße von $647.7 \text{ m}^2 = 179.6 \text{ } \square^0$ und jene Teile der Parzellen 2352 und 2354, die zur Eröffnung der halben Straßenbreite notwendig sind, unentgeltlich in das Verzeichnis für das öffentliche Gut zu übertragen. Die Donauregulierungs-Kommission hat jedoch die Verpflichtung zu übernehmen, die zu Straßenzwecken abgetretenen Grundteile auf ihre Kosten in das richtige Niveau zu bringen. Bezüglich der Benützung dieser Straßengründe hat sich die Donauregulierungs-Kommission mit der Gemeinde Wien ins Einvernehmen zu setzen.

Weiter wurde auch bedungen, daß die derzeitigen Pächter obiger Grundstücke eine angemessene Entschädigung seitens der Donauregulierungs-Kommission erhalten, insofern dieselben durch die vorzeitige Pächtauflösung an ihrer Gemüseernte eine Einbuße erleiden. Auch hat die Donauregulierungs-Kommission alle mit diesem Kaufgeschäfte verbundenen Auslagen, wie insbesondere die Kosten für Vertragsausfertigung, grundbücherliche Durchführung der Ab- und Zuschreibungen, sowie die Übertragungsgebühren und die Kosten für die Plananfertiigung allein zu tragen.

Die gesetzliche Verpflichtung der Donauregulierungs-Kommission, diese Gründe nach Amortifizierung des zweiten Anlehens unentgeltlich in das unbeschränkte Eigentum der Gemeinde Wien zu übergeben, ist in den Kauf- beziehungsweise Verkaufsvertrag ausdrücklich aufzunehmen.

3. Herstellung des Donau-Oder-Kanals.

Die Frage der Herstellung eines Netzes künstlicher Wasserstraßen und insbesondere der Anlage von Schifffahrtskanälen, welche die Donau mit der Oder und Elbe verbinden, hat auch im Berichtsjahre alle maßgebenden Kreise in hervorragender Weise beschäftigt.

Die Gemeinde Wien ist bekanntlich bereits im Vorjahre mit der Petition an die Regierung herangetreten, endlich aus dem Rahmen theoretischer Erörterungen hervorzutreten und zur Realisierung der Wasserstraßenprojekte zu schreiten.

Von den im Berichtsjahre eingeleiteten Aktionen sei insbesondere auf die im Oktober einstimmig gefaßte Resolution des österreichischen Ingenieur- und Architektentages hingewiesen:

„Der vierte österreichische Ingenieur- und Architektentag erkennt den Ausbau eines österreichischen Wasserstraßennetzes durch Schiffbarmachung unserer Flüsse im Zuge des großen Verkehrs und durch den Bau von Schifffahrtskanälen von der Donau an die Elbe und Oder und eines Schifffahrtskanales nach Galizien bis an den Dnjester als eine unbedingte Notwendigkeit für die wirtschaftliche Entwicklung Österreichs und ersucht die hohe Regierung dringend, die Durchführung desselben mit allen ihr verfügbaren Mitteln zu fördern.“

Eine gleiche Resolution wurde im November vom österreichischen Industriellentage angenommen.

Die wichtigste Kundgebung in der Wasserstraßenfrage bilden aber die von dem österreichischen Wasserstraßentage, welcher über Veranlassung des Donauvereines für den 13. Dezember nach Wien einberufen wurde, gefaßten Beschlüsse.

Bei dem österreichischen Wasserstraßentage waren alle jene Faktoren, welche an der Lösung der Wasserstraßenfrage in Österreich ein Interesse nehmen konnten, in hervorragender Weise beteiligt.

Die Gemeinde Wien war hiebei durch den Bürgermeister Dr. Karl Lueger und den Stadtrat Dr. Rudolf Mayreder vertreten. Als Vertreter des Magistrates wurden delegiert: Magistrats-Sekretär Dr. Nüchtern und Baurat Franz Rindermann.

Dem Wasserstraßentage lag ein eingehendes Referat des Donauvereines über den Stand der Wasserstraßenfrage in Österreich zur Beratung vor, welches zu einer lebhaften Erörterung führte. Seitens der Gemeinde Wien wurde insbesondere darauf gedrungen, daß in den zu fassenden Beschlüssen der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien Erwähnung getan und eine Bestimmung in die zu fassende Resolution aufgenommen werde, wonach alle Wasserstraßen von der Stadt Wien auszugehen haben.

Es wurde weiter geltend gemacht, daß der Bau der Schiffahrtskanäle in Österreich eine Reichssache ersten Ranges sei und daß daher bei dem Zustandekommen der Wasserstraßen das Reich nicht außer Spiel gelassen werden dürfte, wenn auch die Mitwirkung der Länder und Städte mit in Anspruch genommen wird.

Die Beratungen des Wasserstraßentages führten zu folgenden nahezu einstimmig gefaßten Beschlüssen:

„1. Die Tatsache, daß in Österreich eine schiffbare Verbindung von der Donau zur Elbe und zur Oder behufs schiffbaren Anschlusses an das deutsche Wasserstraßennetz und die Häfen der Nord- und Ostsee noch immer nicht ausgeführt wurde, während Deutschland und die anderen Kulturstaaten sich bereits neben den Eisenbahnen ein modernes, leistungsfähiges Wasserstraßennetz hergestellt haben, muß als ein großer Rückstand in unserer Verkehrs- und Wirtschaftspolitik bezeichnet werden, indem Österreichs Handel, Industrie und Bodenkultur im Durchschnitt aller Fracht wesentlich teurer transportieren, daher auch teurer produzieren und in der Konkurrenz auf dem europäischen Markte mindestens um die Differenz der Transportkosten vom Produktionsorte bis an die Landesgrenze ungünstiger gestellt sind. Aus diesem Grunde wird auch unser Export aus den alten legitimen Absatzgebieten immer mehr verdrängt.

2. Der Ausbau eines österreichischen Wasserstraßennetzes durch Schiffbarmachung unserer Flüsse im Zuge des großen Verkehrs und durch den Bau von Schiffahrtskanälen von der Donau an die Moldau, die Elbe und entlang der March an die Oder, dann die schiffbare Verbindung der vorgenannten Wasserstraßen durch das nördliche Mähren und Böhmen und die Fortsetzung derselben nach dem Osten Galiziens ist eine unbedingte Notwendigkeit für die wirtschaftliche Entwicklung Österreichs. Die österreichische Regierung wird daher aufgefordert, die Durchführung dieses Programmes in gleicher Weise wie den Ausbau unseres Eisenbahnnetzes zu fördern, insbesondere für den Bau der genannten Kanäle die erforderlichen Geldmittel ebenso durch eine Investitionsanleihe zu beschaffen, wie für die gegenwärtig geplante zweite Eisenbahnverbindung mit Triest. Die Einmündung des Donau-Oder-Kanals in die Donau hat nächst Wien zu erfolgen. Bezüglich der Verbindung der Donau—Moldau—Elbe sind die Einmündungen sowohl bei Korneuburg, als auch bei Linz in Erwägung zu ziehen, und ist die Regierung zur Fertigstellung genereller Projekte für beide Linien zu veranlassen, um die Möglichkeit des gleichzeitigen Ausbaues beider Linien zu schaffen. Sollte nur eine der beiden Alternativen zur Durchführung gelangen können, so wird der fachmännische Vergleich der Zweckmäßigkeit der beiden Wasserstraßen den Ausschlag zu geben haben.

3. Im Falle die österreichische Regierung nicht willens ist, diese schiffbaren Kanäle auf alleinige Kosten des Staates herzustellen, ergeht der dringende Ruf an die Regierung, die Landesvertretungen von Niederösterreich, Oberösterreich, Böhmen, Mähren, Schlesien und Galizien, die Reichshaupt- und Residenzstadt Wien und die Landeshauptstädte, den Ausbau dieser Wasserstraßen gemeinsam in die Hand zu nehmen, eingedenk der Tatsache, daß sie dann als Miteigentümer dieser Kanäle auch den Wasserstraßen-

tarif in der Hand haben, daher am besten in der Lage sind, die Interessen ihrer heimischen Industrie und Bodenkultur wahrzunehmen und daß diese künstlichen Wasserstraßen, abgesehen von ihrem hohen wirtschaftlichen Werte, produktive Anlagen sein werden, welche die Hebung der bestehenden und die Entwicklung neuer Industrien wesentlich zu fördern und im Laufe der Jahre auch das in ihnen investierte Anlagekapital direkt oder indirekt zu verzinsen vermögen.“

4. Wienflußregulierung.

Arbeiten in Weidlingau.

Die im Vorjahre eingebrachten Offerte für die Anlage eines eisernen Rechens im Weidlingauer Vorbassin mußten infolge der verschiedenen zugrundeliegenden Annahmen weitläufigen Vergleichsrechnungen unterzogen werden, weshalb erst am 17. Februar der Vorschlag an den Stadtrat erstattet werden konnte. Mit Beschluß vom 23. Februar wurde das Anbot der Firma H. Ph. Waagner mit dem Kostenerfordernisse von 171.647 K 70 h genehmigt.

Da die Füße der eisernen Böcke der Rechenanlage in den Beton verankert werden müssen, konnten die Betonierungsarbeiten erst stattfinden, nachdem die Eisenkonstruktions- teile an Ort und Stelle abgeliefert waren. Aus diesem Grunde wurde mit den Arbeiten für den Fundamentaushub erst am 16. August begonnen. Die wasserrechtliche Verhandlung für das Rechenprojekt wurde am 30. August abgehalten. Die Arbeiten wurden rasch betrieben und war am 16. September der Fundamentbeton bis zur Unterkante der Eisenkonstruktion eingebracht. Am 15. Oktober war das ganze Fundamentmauerwerk samt dem Sohlenbeton fertiggestellt. Bis zum Schlusse des Jahres wurden die gesamte Montage der kurrenten Arbeiten, ferner die Eisenführungen am Kopf des Rechens zur Aufnahme des umgestalteten alten Schwimmrechens (der zur Abweisung der schwimmenden Gegenstände vom Kopfe des Rechens zu dienen hat) fertiggestellt. Der Schwimmrechen wurde mit Seilen an der Krone des rechtsseitigen Dammes verankert. Weiters wurden die über dem eisernen Unterbau aufgebrachten hölzernen Schwimmteile von 1.90 m Höhe (für die besonderen Wasserhöhen über 0.9 m unter den Überfallbrücken der ersten Betontraverse) ganz verfest.

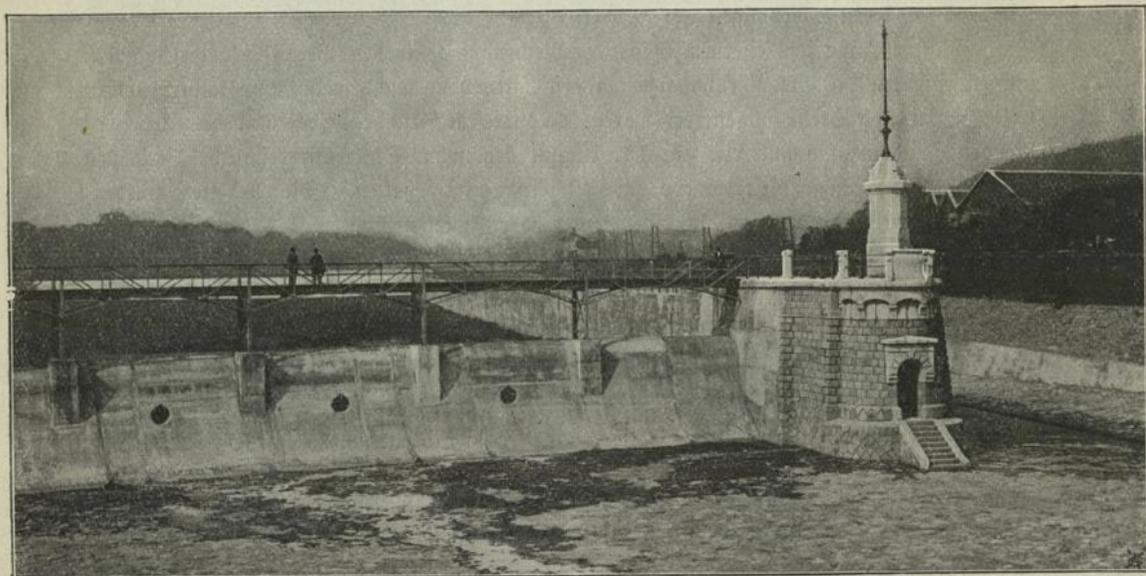
Die ganze Rechenanlage ist sonach bis auf den grauen Eisenanstrich vollständig fertiggestellt worden.

Bei der Vergabung war eine eventuelle künstliche Erprobung der einzelnen Böcke und Ständer in Aussicht genommen. Da diese aber nur mittels bedeutender Kosten durchführbar gewesen wäre, wurde auf Grund des Stadtratsbeschlusses vom 12. Dezember davon Abstand genommen. Hingegen erfolgte vom 28. September bis 7. Oktober eine eingehende künstliche Erprobung der Aufzugsvorrichtung des Sperrwerkes, indem die mit Ziegeln belasteten Pontons (entsprechend der ungünstigsten Belastungsweise) von den Winden aufgezogen wurden. Das Ergebnis war zufriedenstellend.

Die bei Hochwässern gemachten Erfahrungen haben gezeigt, daß die über das Einlaufwehr des Wienflusses überstürzenden Gewässer die gepflasterte Böschung anzugreifen drohen. Es wurde demnach beantragt, an Stelle der Böschung am rechten Ufer unterhalb des Wehres (beim Sommerastyl) eine Mauer auszuführen. Dieses Projekt wurde vom Stadtrate am 1. März mit dem Kostenbetrage von 50.177 K 70 h genehmigt; die wasserrechtliche Verhandlung fand am 15. März statt. Die Fertigstellung erfolgte im Laufe des Monats Mai.

Da die Arbeiten der Vollenbung entgegengingen, so war es auch möglich, die für die Arbeiten erforderlich gewesene Kollbahn zum Abbruche zu bringen und dann das Mauerbachgerinne in der Strecke von der Brücke der k. k. Staatsbahnen bis zur Einmündung des Mauerbaches in den Wienfluß (wo bisher die Kollbahn eingelegt war) ebenfalls der Regulierung zu unterziehen. Am 5. April wurde die wasserrechtliche Verhandlung hinsichtlich der gegen das ursprüngliche Projekt beabsichtigten Abänderungen (links Mauern statt Böschungen, rechts Einschaltung einer Straße vom Sperrwerk bis zur Reichsstraßenbrücke über den Mauerbach) abgehalten. Durch diese Änderungen sind Mehrkosten in der Höhe von 16.000 K erwachsen, die mit Stadtratsbeschluß vom 28. März genehmigt wurden.

Zur Durchführung des Projektes mußten Grundeinlösungsverhandlungen mit den Besitzern der anrainenden Grundstücke durchgeführt werden, die bis in den Monat Juli währten. Aus diesem Grunde nahmen die Arbeiten den ganzen Sommer in Anspruch.



Ansicht des Endwerkes der Bassinanlagen in Weidlingau.

Da die Arbeiten auf der Deponiefläche der Weidlingauer Wiese im k. k. Tiergarten im Laufe des Jahres zum Abschlusse kamen und auch die letzten Kollbahngleise abgebrochen wurden, so konnte am 3. Juni die große Einbruchöffnung in der Tiergartenmauer (Wiener Geleise) und am 10. August die zweite kleinere Öffnung zugemauert werden.

Infolge der gänzlichen Fertigstellung der Arbeiten des Bauwerkes II wurde mit Stadtratsbeschluß vom 6. Juli die qualitative Schlußkollaudierung verfügt. Diese Arbeiten umfassen jene der zweiten Bauvergebung, das ist die große Trennungsmauer zwischen den Bassins und dem Umlaufgraben und die daran anschließenden Bassinarbeiten und Überfallswehre, einschließlic des Endwerkes (siehe Abbildung). Behufs Erprobung der Dichtigkeit der Betonmauer wurden die Bassins III bis VII bis zur Unterkante der Eisenrohre in den Betontraversen mit Wasser gefüllt. Das Ergebnis der Probe war zufriedenstellend, daher erfolgte am 17. November die Übernahme.

Da die Kommission für Verkehrsanlagen verpflichtet ist, jene 14 Häuser in Weidlingau, die infolge der Regulierungsarbeiten das Wasser in den Brunnen verloren hatten, in anderer Weise mit Trinkwasser zu versorgen, wurden zahlreiche Kommissionen und Besprechungen mit den Beteiligten und der Gemeinde Hadersdorf-Weidlingau abgehalten. Gelegentlich dieser Verhandlungen weigerten sich die Hausbesitzer eine Versorgung mit Wasser aus der Wientalwasserleitung anzunehmen und verlangten einen direkten Anschluß an die Hochquellenleitung. Um die Frage klar zu stellen, ob tatsächlich das Wasser der Wientalwasserleitung als minderwertig anzusehen sei, mußte die Entscheidung der politischen Behörde, beziehungsweise des Landes = Sanitätsrates abgewartet werden.

Mittlerweile wurde der Kostenschlag für eine eventuelle Zuleitung von Hochquellenwasser ausgearbeitet. Bis Ende dieses Jahres ist in der Sache noch keine Entscheidung zu verzeichnen.

Der Rechtsstreit, den die Gemeinde gegen die Firma Bösenkopf wegen der mangelhaft durchgeführten Brunnenvertiefungsarbeiten in Weidlingau angestrengt hatte, wurde am 29. Jänner mittels Vergleiches erledigt.

Von kleineren Arbeiten ist zu erwähnen, daß die an einigen Stellen schadhafte Zuleitung zum Weidlingauer Bade in Ordnung gebracht wurde.

Die Ausräumung des Wienflußvorbassins wurde am 14. Jänner fertiggestellt. Dem Unternehmer wurde eine Nachtragsforderung von 10.000 K bewilligt.

Die Ausräumung im Vorbassin des Mauerbaches wurde mit dem Stadtratsbeschlusse vom 22. Mai vergeben. Die bezügliche Schlußkollaudierung fand am 28. November statt.

Nach vollständigem Abschlusse aller Arbeiten erhob das Hofärar den Anspruch, daß außer Befriedigung mehrerer bisher strittiger Forderungen (Versorgung des Auhofes mit Wienflußwasser, Jagdrecht auf den Bassingründen, die Entwässerung der Depotflächen im k. k. Tiergarten) auch die aus dem Tiergarten kommenden und in die Bassins einmündenden Bäche (Rotwasser-, Hirschen- und Grünauerbach) auf hofärarischem Grunde zwischen der Tiergartenmauer und den Bassins einer Regulierung auf Kosten der Kommission für Verkehrsanlagen zu unterziehen sind. Da diese Forderungen bei den wasserrechtlichen Verhandlungen über das Wienfluß-Regulierungsprojekt nie gestellt worden waren, hatte sich die Kommission für Verkehrsanlagen dem Verlangen gegenüber ablehnend verhalten. Mit Gemeinderatsbeschlusse vom 21. Dezember wurde jedoch ein Übereinkommen mit dem Hofärar genehmigt, welches alle Streitpunkte regelt, die bis dahin zwischen dem Hofärar und der Gemeinde Wien in Schwebe waren; hiedurch kamen auch die vorerwähnten Streitfragen zur Erledigung. Das Übereinkommen ist am Schlusse dieses Abschnittes Seite 159 ff. abgedruckt.

Von den Grundstücken, die seinerzeit im Wege der Grundeinlösung durch die Kommission für Verkehrsanlagen erworben worden sind, blieben kleinere Restflächen längs der Tiergartenmauer, der Reichsstraße im Gebiete vom Auhof, am Mauerbache und längs des linksseitigen Wienflußdammes von der Brücke beim Sommerasyl bis zur k. k. forstlichen Versuchsanstalt zurück. Rückichtlich der letztgenannten Partie fanden vielfach Vereinbarungen mit den Anrainern wegen Pachtung und Grenzfeststellung statt.

Die Grundeinlösung mit Marie Hardt am Mauerbache wurde entsprechend dem Stadtratsbeschlusse vom 26. April zur Austragung gebracht.

Rückichtlich der ehemaligen Kraußschen Gründe zwischen der Badhausbrücke in Weidlingau und der Einfriedungsmauer des Tiergartens sind in Folge des mehrerwähnten Übereinkommens der Gemeinde mit dem k. u. k. Hofärar jene Bestimmungen festgesetzt worden, unter denen eine Verbauung dieser Gründe stattfinden kann.

Bezüglich der Verwertung der Weidlingauer Bassinflächen zur Eisgewinnung und Grasfischung ist folgendes zu erwähnen:

Um ähnlich wie das Mauerbachbassin auch die Wienflußbassins III bis VII zur Eisgewinnung verwerten zu können, wurde über Einschreiten der Gemeinde am 22. Oktober eine wasserrechtliche Verhandlung abgehalten. Die angeforderte Bewilligung wurde verweigert, hauptsächlich deshalb, weil durch diese Gewinnung die Reservoirs ihren eigentlichen Zwecken, der Rückhaltung der Hochwässer zu dienen, entzogen würden. Gegen diese Entscheidung wurde der Rekurs eingebracht. Die auf Grund des Stadtratsbeschlusses vom 5. September durchgeführte Offertauschreibung brachte bloß ein Offert, das aber nicht angenommen worden ist.

Wegen Verpachtung der Grasflächen wurde am 19. März eine Offertverhandlung abgehalten.

Arbeiten im Stadtgebiete.

In der Regulierungsstrecke vom Hiezinger Einwölbungsportale abwärts wurden hauptsächlich nur Ergänzungsarbeiten ausgeführt und sind als Objekte, bei denen von einer Bauführung gesprochen werden kann, bloß die Brücken zu bezeichnen.

Von oben beginnend, ist anzuführen, daß die Anschüttung hinter der linksseitigen Raimauer von der Sanitätsstation bis zur Maria Theresienbrücke anfangs Februar vollendet wurde. Gegen Ende März wurde mit der rückständigen Mauerung der linken Mauer zwischen der Maria Theresien- und Schönbrunnerbrücke begonnen. An der linken Mauer von der Stiegerbrücke bis Hiezing wurde der fehlende feine Mauerputz nachgetragen.

Im Monate März wurden einige kleine Flächen der Gewölbeabdeckung in der Strecke Leopoldsbrücke—Schitaneckersteg vollendet und die Anschüttung aufgebracht.

Im Gebiete des Stadtparkes wurden an den Terrassenmauern oberhalb der Karolinenbrücke die Geländer hergestellt. Am Einwölbungsportale Johannesgasse wurden im Monate April die beiderseitigen Steinquadern veretzt, nachdem vorher das letzte kurze Stück der Gewölberundung für die Freitreppe vollendet worden war. Am 13. Mai erfolgte die Abtragung des letzten Einwölbungslehrgerüstes beim Portale Johannesgasse. Vom Monate August an gelangten in der Freitreppe des Portales der Johannesgasse die Stiegenstufen zur Veretzung, und zwar vorerst auf der linken Seite, später rechts.

Um die Benützung der ganzen Anlage noch vor der Beschlußfassung über die architektonische und figurale Ausschmückung zu ermöglichen, wurde die Freitreppe mit Hilfe provisorischer Betonmauern und Erdböschungen zc. zum vorläufigen Bauabschlusse gebracht; diese Arbeiten wurden am 1. September vollendet. Weiter wurde die Mauerlücke, die früher für einen Grotteingang ausgespart war, provisorisch mit Beton verschlossen.

Zur Beratung der Frage, ob beim Portale Johannesgasse eine besondere architektonische und figurale Ausschmückung ausgeführt werden soll, wurde am 17. Mai vom Stadtrate eine Begehung vorgenommen. Der Stadtrat faßte den Beschluß, sich hinsichtlich der zu diesem Zwecke verfügbaren Geldmittel mit der Kommission für Verkehrsanlagen

ins Einbernehmen zu setzen. Letztere verhielt sich jedoch nach mehrfachen Ausschußberatungen ablehnend, weshalb erst nach vollständiger Klärung der finanziellen Erfordernisse der Wienfußregulierung eine endgültige Beschlußfassung erfolgen wird.

Da die Arbeiten nahezu vollendet waren, wurde die Entfernung der Bauplanken und später die Herrichtung der Anschüttungsflächen über den eingewölbten Strecken in Angriff genommen. So wurden schon am 13. Jänner die Bauplanken von der ehemaligen Elisabethbrücke bis zum Gebäude der Sezeßion weggeräumt. Am nächsten Tage war die weitere Begräumung bis zur ehemaligen Schwarzenbergbrücke, am 25. Februar die Begräumung in der Strecke von der Schwarzenbergbrücke bis zum Eislaufplatze vollzogen. Da die nunmehr freigelegten Flächen keinen erfreulichen Anblick boten, wurde die provisorische Begrünung dieser ausgedehnten Flächen beschlossen und zwar zunächst auf Grund des Gemeinderatsbeschlusses vom 4. Mai in der Strecke Friedrichstraße bis Johannaesgasse mit einem Kostenerfordernisse von 22.514 K.

In der unteren Partie erfolgte die Plankenentfernung später. In der Zeit vom 28. August bis 10. September wurden die Planken in der vorderen Zollamtsstraße unterhalb der Stubenbrücke entfernt. Am 7. September fiel die stadtheitige Planke zwischen der Stuben- und Zollamtsbrücke, am 16. September jene auf der Vorstadtseite zwischen der Stuben- und Marxerbrücke, teilweise auch in der Strecke des Kinderparkes.

Mit Stadtratsbeschuß vom 5. April wurde die Wiederherstellung des Kinderparkes genehmigt. Am 14. August wurden die Flächen zwischen der Terrassenmauer und dem Stadtparke, am 12. September die Kinderparkflächen an die Gartenverwaltung übergeben.

Der neue Abschluß der Stadtparkflächen wurde bei dem Lokalaugenscheine vom 24. September bestimmt.

Da die Bauarbeiten im allgemeinen beendet waren, konnte stückweise die Übernahme erfolgen.

Am 4. August fand die Schlußkollaudierung der restlichen Arbeiten der Bauunternehmung Doderer, Göhl & Co. oberhalb Hiezing (Stadtratsbeschuß vom 3. Jänner) statt, mit Stadtratsbeschuß vom 14. September die qualitative Übernahme der Arbeiten der Bauunternehmer Schlimp & Skazil. Die Arbeiten in der Strecke Schifanedersteg—Donaufanal wurden seitens der Unternehmung Peregrini, Calderai Giuseppe Feltrinelli & Co. am 20. September ganz eingestellt. Die Schlußkollaudierung, der Strecke Tegetthoffbrücke—Donaufanal erfolgte am 1. September und wurden die bei dieser Gelegenheit getroffenen Ausgleichsverhandlungen, welche hauptsächlich die Ablösung der restlichen Arbeiten betrafen, am 5. September vom Stadtrate genehmigt. Am 18. September wurde die Einwölbung der Strecke Leopoldsbrücke—Schifanedersteg, die von der gleichen Firma ausgeführt worden war, übernommen.

Eine wirklich bauliche Tätigkeit war noch in der Strecke Hiezing bis zur Sektionsgrenze Weidlingau bei der Haltestelle Hütteldorf-Bad zu verzeichnen.

Unmittelbar oberhalb des Einwölbungsportales Hiezing, wo sich die Abstürze von der alten zur neuen Einwölbungssohle mit wehrartigen Aufbauten zur Rückhaltung des Schottertes befinden (sogenannte Hiezinger Gefällsstufen), mußten infolge der Ausfraiungen der Sohle durch den Schottergang des letzten Hochwassers Sohlenverficherungen durchgeführt werden. Diese Sohlenauspflasterung wurde mit Beschluß vom 27. Jänner der Unternehmung Doderer, Göhl & Co. übertragen und geschah mit großen Granitpflastersteinen, die durch die Gemeinde besonders für diesen Zweck besorgt wurden, und mittelst Klinkersteinen von der Firma Habenicht.

Am 26. März wurde mit der Ausbrechung der Sohle, am 10. Mai mit der Klinkerversezung begonnen. Am 10. Juni war die Granitpflasterung, einige Zeit später auch die Klinkerjohle fertiggestellt.

Die letzte Arbeit der Wienflußregulierung war programmäßig die Regulierung, beziehungsweise Ausglei chung und Vertiefung der Sohle zwischen Hiezing und Hütteldorf-Bad (Anschluß an die Weidlingauer Bassinanlagen).

Das bezüglichliche Projekt wurde mit Stadtratsbeschuß vom 17. Jänner genehmigt. Am 19. Jänner wurden die Arbeiten an Peter Faccanoni übertragen, am 7. Februar der Beitritt des Karl Brizzi genehmigt. Am 22. Februar wurde der Bau eingeleitet, am 12. März tatsächlich mit dem Baue begonnen.

Für die Durchführung des Baues waren Verhandlungen mit der k. k. Staatsbahn-Direktion und der k. k. Bau-Direktion der Stadtbahn nothwendig, so am 17. März wegen Versicherung des Flußpfeilers der Verbindungsbahn, am 10. Mai wegen Bestimmung des Cunettenprofiles.

Die Arbeiten erforderten infolge ungünstiger lokaler Verhältnisse größere Fundationen u. s. w. und mußten an denselben Unternehmer vergeben werden, damit er sie unter einem mit den Hauptarbeiten zur Ausführung bringe.

Die Betonierung der Cunette begann am 26. August oberhalb des Dommayersteges; die Sicherungsarbeiten am Mittelpfeiler der Franz Karlbrücke, die Vor- und Nachbettungen des Wehres beim Hackingersteg, die Fertigstellung des rechtsseitigen Böschungspflasters von der Franz Karlbrücke bis zur Brauhausgasse folgten kurz aufeinander.

Am 16. August wurden die Mehrarbeiten durch den Stadtrat genehmigt; am 2. Oktober fand die wasserrechtliche Verhandlung über die Änderungen gegenüber dem ursprünglichen Projekte statt. Im September wurde das Grundwehr beim Hackingersteg und die Betonierung und Pflasterung des Grundwehres bei der Brauhausbrücke begonnen. Ende September wurde der Aushub des Wehres bei der Franz Karlbrücke begonnen, das Grundwehr beim Hackingersteg vollendet. Am 5. Oktober war die Cunette vom Dommayersteg bis zur Braunschweigbrücke, das letzte Stück der ganzen langen Cunette bis aufwärts zur Bischofsbrücke vollendet. Nun folgte die Quaderversezung für das Wehr oberhalb der Brauhausbrücke. Am 27. October war der ganze linksseitige Böschungsfuß (Beton) vollendet. Der direkte Anschluß der rechtsseitigen Fußmauer und der Sohlenpflasterung an die Weidlingauer Sektion wurde Ende Oktober vollzogen.

Obwohl die hauptsächlichsten Arbeiten der Sohlen- und Böschungsregulierung in der Strecke Hiezing—Weidlingau noch vor dem Winter vollendet waren und hiemit auch dieses letzte Stück der Regulierung in Ordnung gebracht war, waren doch noch mit Rücksicht auf die beim Bau gewonnenen Erfahrungen und gemachten Beobachtungen weitere Arbeiten erforderlich. In der Strecke vom Badhaussteg bis zur Verbindungsbahnbrücke wurde gefunden, daß die Sohle aus losem Schotter und Sand besteht. Es mußte sonach zur Sohlenpflasterung geschritten werden und wurde am 14. Dezember vom Stadtrate die erforderliche Summe von 206.266 K 46 h genehmigt.

Im Verlaufe des Baues waren zwischen der Gemeinde und dem Hofärar bezüglich der Anschlüsse der Schönbrunnerbrücke, der Pachtzahlungen bezüglich verschiedener Parzellen bei dieser Brücke Differenzen entstanden. Ebenso war die Nothwendigkeit eingetreten, die linke Kaiserstraße zwischen der Schönbrunner- und Maria Theresienbrücke zu

erwerben. Die Bestimmung der Kanaleinmündungsgebühr des k. u. k. Lustschloßes Schönbrunn war ebenfalls in Schweben. Diese Fragen wurden durch das bereits erwähnte Übereinkommen mit dem Hofärar geregelt.

Was Hochwässer betrifft, so wird erwähnt, daß zunächst im Monate März einige kleinere zu verzeichnen waren, die eine Wasserhöhe bloß bis zur Sohlenkehle erreicht haben. Vom 7. auf den 8. April trat aber ein Hochwasser von nahezu 300 m³ pro Sekunde ein, welches die Vertragsmarke für die Unternehmung beim Penzinger Bade überschritt. Dasselbe gelangte zum normalen Abflusse, weil die Sohle bereits in der ganzen Strecke von Hiezing abwärts ausgemauert war. Da jedoch die Sohlenregulierung in der Strecke Hiezing—Hütteldorf=Bad noch ausständig war, wurde der Schotter vom Halterbache und von den linksseitigen Uferanbrüchen unterhalb des Halterbaches und von der hiedurch in der noch unregulierten Strecke hervorgerufenen Sohlenvertiefung in einer Menge von ungefähr 15.000 m³ abwärts über die erst kürzlich hergestellte Betonsohle gerollt, wodurch diese beschädigt wurde. Die Schottermenge gelangte erst in den unteren Strecken von der Rudolfsbrücke bis zur Marxerbrücke zur Ablagerung. In dieser letzteren Strecke wurde die Sohle durch den aufliegenden Schotter geschützt.

Beschädigungen der Sohle fanden ausschließlich in dem 4 m breiten Mittelfelde der Sohle statt und sind die anschließenden Felder (16.5 bis 21 m Sohlenbreite) ganz intakt geblieben. Die Behebung der Sohlenschäden wurde sofort in Angriff genommen. Ende Juli war die Wiederherstellung der Sohle von Hiezing bis zum Storchentege gediehen. In dem nächsten Monate war sie bis zur Morizgasse ausgeführt.

Weiter abwärts sind keine Schäden zu verzeichnen gewesen, mit Ausnahme einer sehr kleinen Strecke im Sohlenabsturze unterhalb der Stubenbrücke, die schon Ende Mai wieder hergestellt war.

Kleinere Wässer waren noch am 4. Mai und 6. Dezember aufgetreten, ohne irgend einen Schaden anzurichten.

Hinsichtlich der Brücken der Wienflußregulierung ist folgendes anzuführen:

Das Schwergewicht der Arbeiten lag in der unteren Partie der Wienflußregulierung und ist es daher gerechtfertigt, in der Reihenfolge vom Donaufanale aufwärts die einzelnen Bauten anzuführen:

1. Radežkybrücke. — Am 6. Jänner erfolgte die Belegung der flußabwärtigen Hälfte mit Zoresseisen. Am 21. Jänner wurde der achte Träger montiert also bis knapp zum hölzernen Provisorium. Am 3. Februar war auch der Beton auf der vorgenannten Fläche aufgebracht. Mittlerweile wurden die Widerlagsmauern auf die Straßenhöhe aufgemauert und stadtsseitig bis 4. März, vorstadtseitig bis 17. März die Anschüttung bis zu den Mauern vollzogen. Das flußabwärtige Gelände war am 11. März vollendet.

Die Probebelastung der unteren Brückenhälfte wurde am 13. März vorgenommen. Nachdem am 14. April die Pflasterung zum Anschlusse an die beiderseitigen Straßenflächen hergestellt war, wurde am 18. April der Verkehr über den vorerwähnten Brückenteil eröffnet. Nun gelangten die restlichen Arbeiten zur Durchführung.

Am 24. März war mit dem Abbrechen des Montagegerüsts der vorgenannten Hälfte begonnen worden; diese Arbeit wurde am 29. April vollendet. Am 27. April wurde das Holzprovisorium abgesperrt und der Tramwayverkehr auf den fertigen Brückenteil umgeleitet, dann wurde das alte große Gasrohr der Imperial-Kontinental-Gas-Affoziation entfernt (28. Mai) und wurden die Träger für die neuen

zwei städtischen Gasrohre eingebaut (26. August). Darauf hin konnte, da mittlerweile sämtliche Träger montiert waren, an die Betonierung der Fahrbahnfläche geschritten werden und erfolgte am 1. September die Pflasterung der Brücke in voller Fahrbahnfläche.

Nach Fertigstellung der beiderseitigen Anschüttungen wurde am 26. September die Probebelastung der flußaufwärtigen Brückenhälfte durchgeführt und konnte die Benützung der Brücke in voller Fläche stattfinden. Die Schlußkollaudierung fand am 21. Dezember statt

2. Zollamtssteg. — Am 6. Jänner wurde mit der Aufmauerung der Mauern auf beiden Seiten oberhalb des Rämpfers begonnen. Am 27. Jänner erfolgte die Aufbringung des Betons auf den Gehweg; am 9. und 10. Februar konnte die Probebelastung durchgeführt werden. Am 25. Februar erfolgte der Abbruch des alten hölzernen Provisoriums, am 26. Februar wurde die Schlußkollaudierung abgehalten. Die Eröffnung für den Verkehr fand am 19. März statt. (Siehe die Abbildung auf Seite 149.)

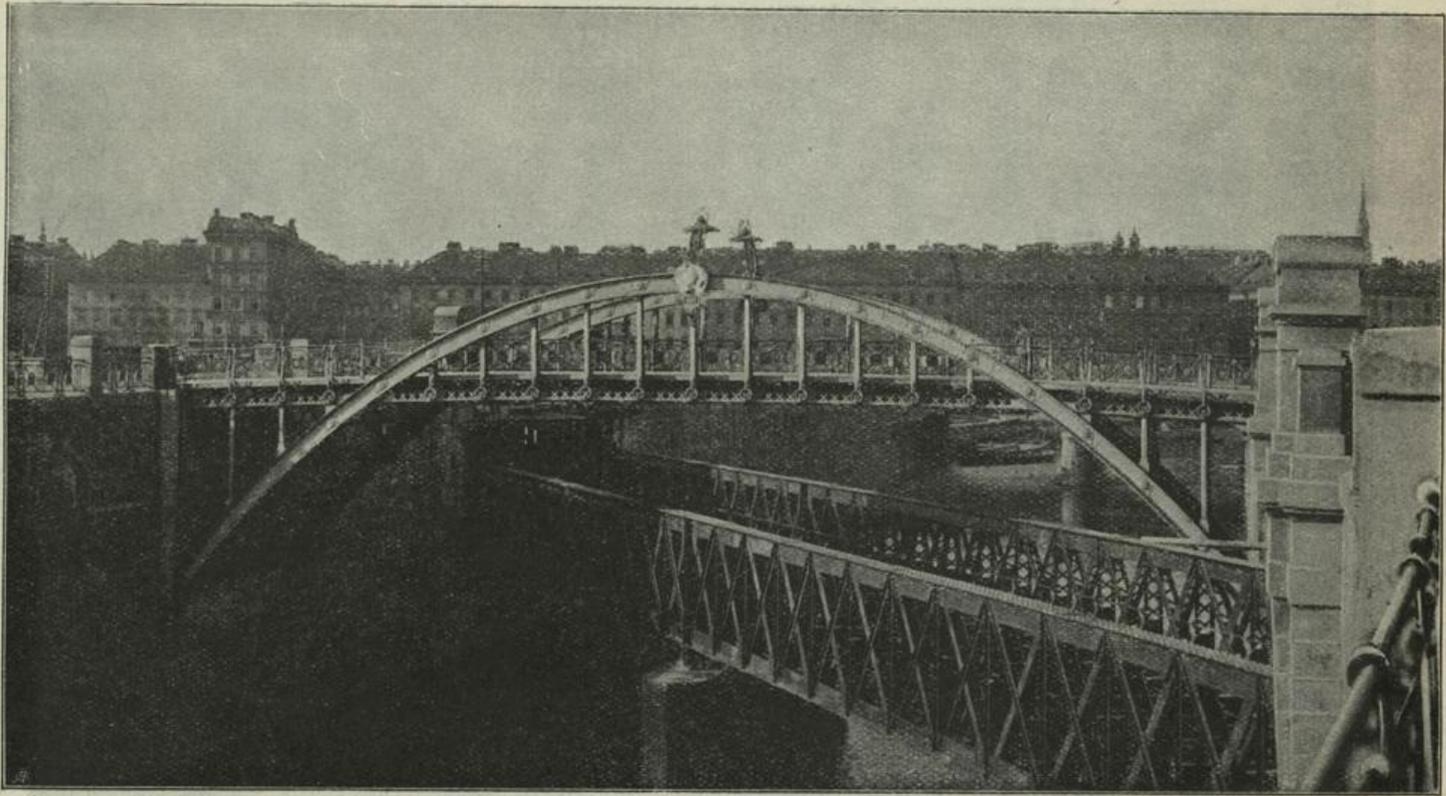
3. Margerbrücke. — Am 5. Jänner wurde mit der Verfestung der Geländer begonnen, am 11. Jänner erfolgte die Probebelastung. Die Postamente wurden verfestet, die Straßenanschlüsse hergestellt. Die Eröffnung der Fahrbahn für den Verkehr fand am 27. Jänner statt, die Schlußkollaudierung am 19. Februar. Nach Eintritt günstigerer Witterung (10. Februar) wurde mit der Pflasterung der Klinkertrottoirs begonnen.

4. Stubentorbrücke. — Die Aufrechthaltung des Betriebes des großen Gasrohres der Imperial-Kontinental-Gas-Affoziation wirkte vielfach störend auf die Arbeiten ein, ebenso später die Entfernung dieses Rohres. Am 5. Jänner begannen die Arbeiten zur Entfernung des obgenannten Gasrohres. Nach Umlegung des Verkehrs konnte das alte hölzerne Provisorium abgebrochen und an seine Stelle das Montagegerüst aufgestellt werden; am 10. Februar wurde der rechtsseitige Entlastungsträger über dem Sammelkanale verfestet, am 25. Februar der dritte und vierte Träger montiert. Am 3. Februar wurde der flußaufwärtige Randträger verfestet und das Geländer aufgebracht, am 11. März der Beton für das Trottoir und 10 m Fahrbahn geleistet. Am 17. März war bereits eine Breite von 21 m betonierte, bis 30. März konnten die Tramwaygleise umgelegt werden. Vom 10. bis 14. April fand die Probebelastung statt, am 14. April verkehrte die Tramway zum erstenmale über die Brücke. Der flußabwärtige Teil wurde am 21. März für die allgemeine Benützung freigegeben.

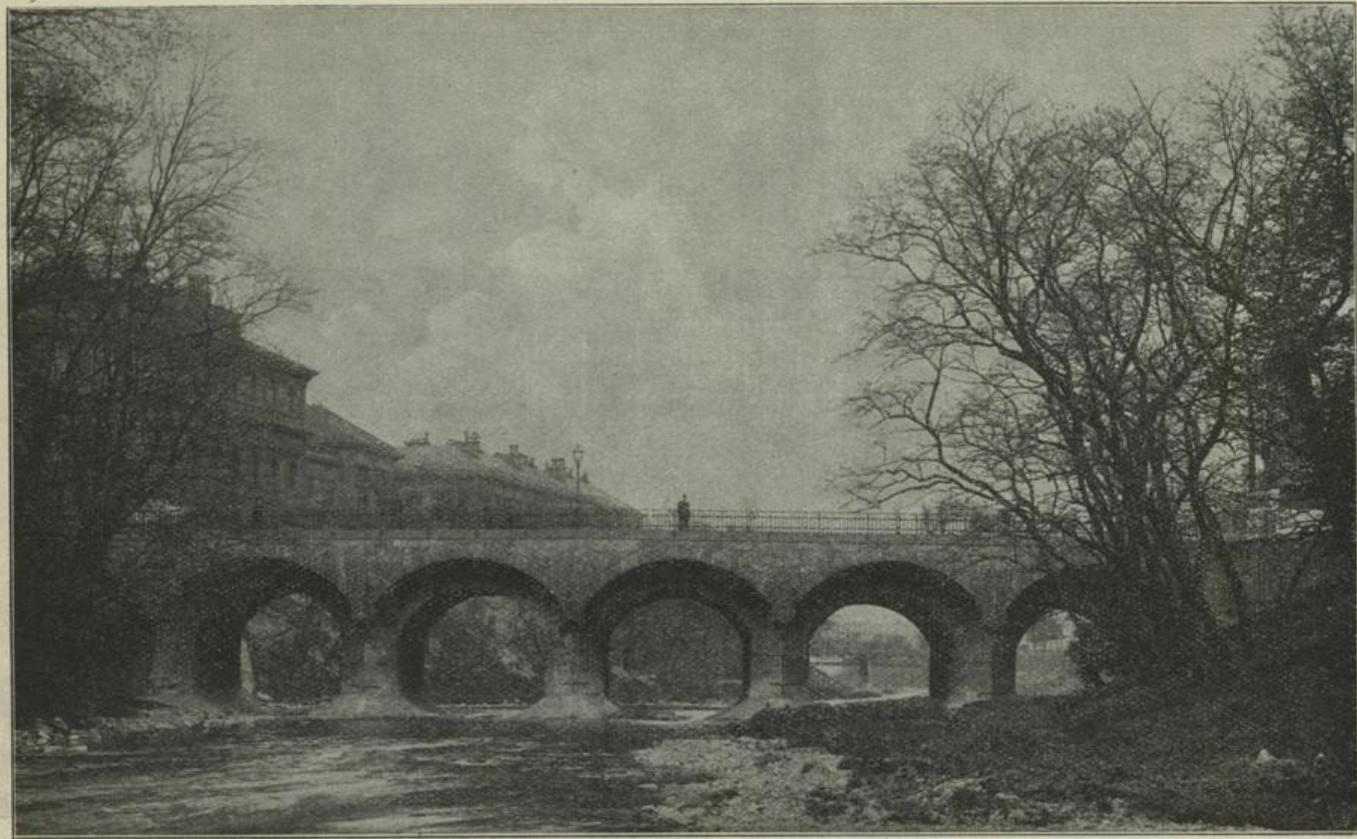
Am 5. Mai war das hölzerne Provisorium bis auf das Mittelsjoch und am 28. Mai auch das Gasrohr entfernt. Da am 13. Mai die letzten zwei Träger montiert waren, konnte am 2. Juni in dem restlichen Teile (6 m breit) der Beton eingebracht und die Randsteine verfestet werden; am 7. Juni wurde die Probebelastung, am 7. Juli die Schlußkollaudierung dieses Teiles durchgeführt. (Siehe die Abbildungen auf Seite 150 und 151.)

5. Ungarbrücke. (Vollendet.)

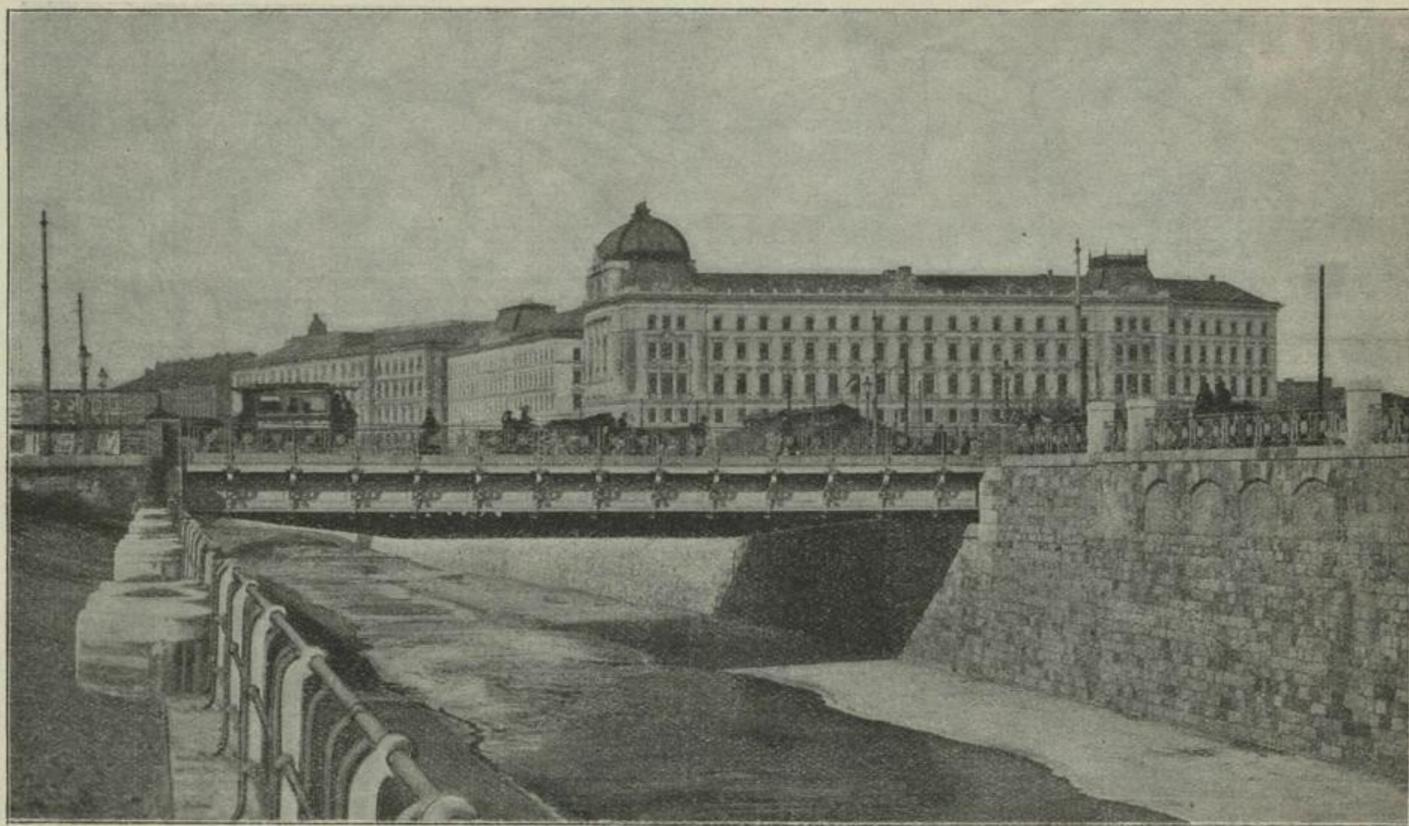
6. Karolinenbrücke. (Siehe die Abbildungen auf Seite 152 und 153.) — Behufs Einbringung der in die alten Tragwände eingeschobenen neuen Konstruktion wurde die Brücke vom 6. bis 22. März für den Verkehr abgesperrt und konnte am 25. März nach Vollendung der Montage wieder eröffnet werden. Sämtliche Eisenarbeiten waren am 7. April vollendet. Die Probebelastung wurde in der Zeit vom 12. bis 14. April vorgenommen.



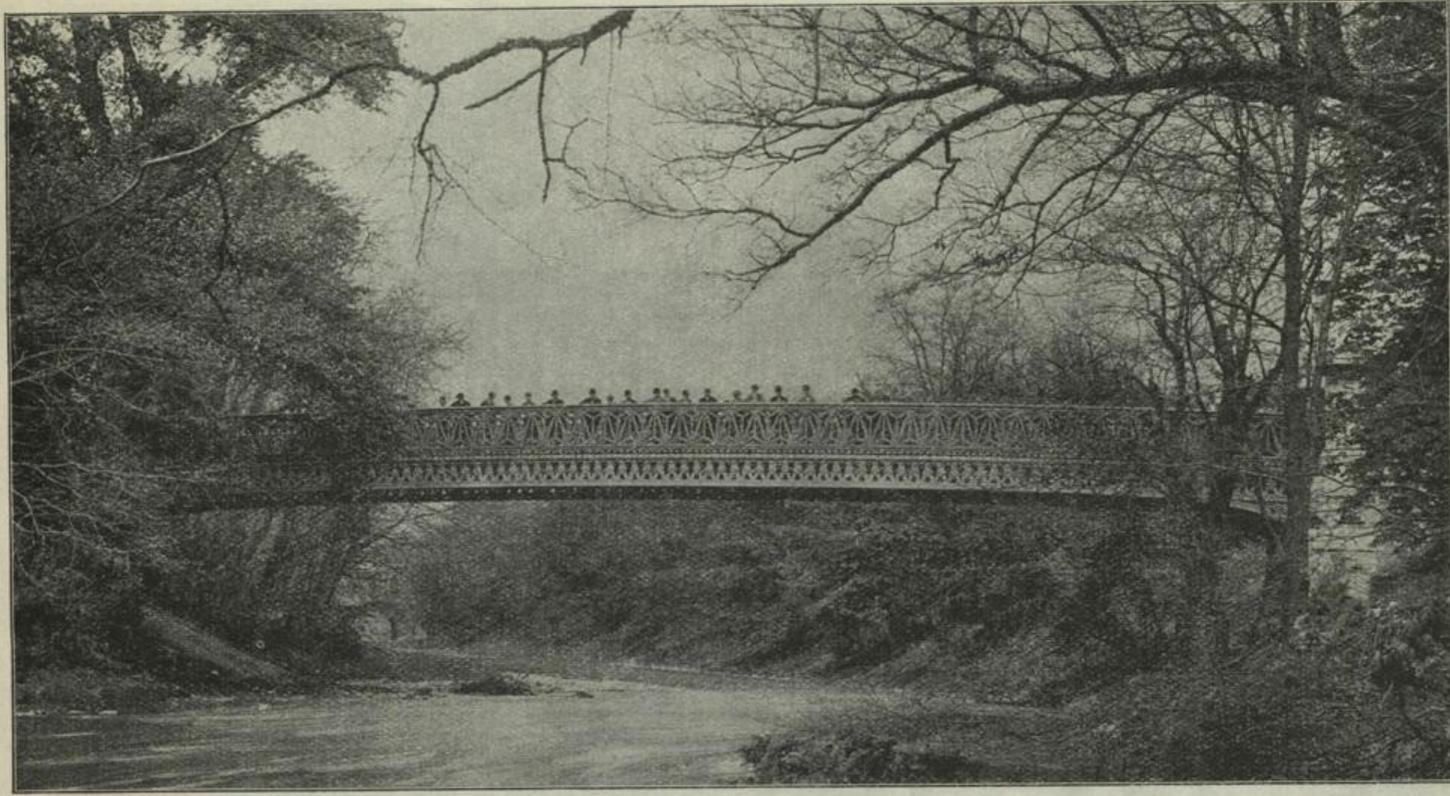
Zollamtssteg und Stadtbahnbrücke.



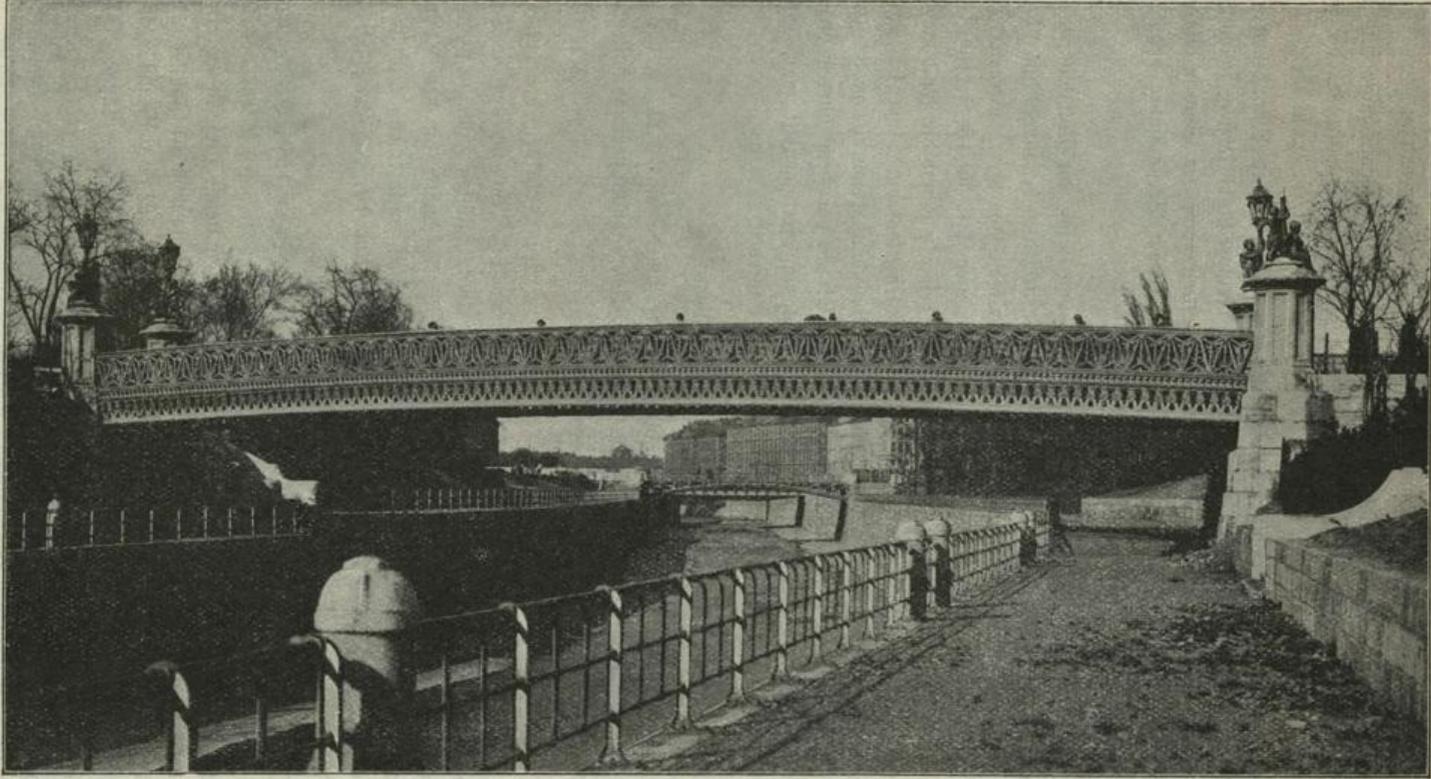
Ansicht der Stubentorbrücke vor Beginn der Arbeiten.



Ansicht der neuen Studentenbrücke.



Ansicht der Carolinenbrücke vor Beginn der Arbeiten.



Ansicht der Carolinenbrücke nach Beendigung der Arbeiten.

Die weiteren Arbeiten bestanden in der Wiederaufstellung der alten Brückenpostamente und der Figuren, die vorher restauriert worden waren. Diese Arbeiten dauerten vom Mai bis Juli. Vom 29. Juli an wurden die Pflasterung und der Brückenanstrich durchgeführt. Die Schlußkollaudierung wurde am 20. Dezember abgehalten.

Die Arbeiten am Einwölbungsportale unterhalb der Johannesgasse sind bei den eigentlichen Wienflußarbeiten beschrieben, da sie zur Einwölbungsstrecke, die ununterbrochen von der Johannesgasse bis zur Leopoldsbrücke reicht, gehören.

Die nun folgenden Einwölbungsringe an Stelle der früher bestandenen Objekte: Rudolfsbrücke, Magdalenensteg, Pilgrambrücke Reinprechtsdorfersteg, Nevillebrücke, die neue Morizgassenbrücke, sowie die Einwölbungsstrecke von der Station Margareten-gürtel bis zur Harthausergasse (Karl Waltersteg) waren im Berichtsjahre bereits fertig. Auch über den Kobingersteg ist nichts zu erwähnen.

7. Stiegerbrücke. — Bei dieser Brücke war bloß die flußabwärtige Hälfte ausgeführt. Am 7. Jänner wurde mit der Pflasterung derselben begonnen, am 21. Jänner konnte der Verkehr umgeleitet sowie das hölzerne Objekt abgesperrt werden. Die Abtragung der hölzernen Notbrücke geschah in der Zeit vom 10. bis 18. Februar. Sodann konnten für den flußaufwärtigen Teil die Lehrbögen eingebaut und die Wölbungsarbeiten begonnen werden. Die Einwölbung des oberen Brückenteiles wurde am 14. April vollendet, die Gewölbstirne selbst am 21. April. Die Ausschalung wurde am 3. Juni ausgeführt. Ende August wurde die Herstellung der Straße auf dem oberen Brückenteile begonnen. Nachdem am 30. September die Pflasterung fertiggestellt war, konnte die ganze Brücke als vollendet dem Verkehre übergeben werden.

Über den Storchenteg ist nichts zu erwähnen.

8. Lobkowitzbrücke. — Bei dieser Brücke wurde am 4. März der flußaufwärtige Teil angeschüttet und am 10. Juni die Fahrbahnpflasterung vollendet; die Schlußkollaudierung fand am 10. Juli statt.

9. Maria Theresienbrücke. — Am 25. Februar wurden die beiderseitigen Rampen behufs Umleitung des Verkehrs vollendet. Am 26. März wurden die Tramwaygeleise umgelegt. Die Pflasterung geschah mit den Anschlußstücken zusammen auf Grund des Stadtratsbeschlusses vom 23. März. Am 29. April konnte an den Abbruch der bestehenden alten Eisenbrücke geschritten werden, die nach entsprechender Rekonstruktion im Zuge der Guldengasse zur Aufstellung gelangt. Am 13. Mai war der Abbruch vollendet.

10. Schönbrunner Schloßbrücke. — Die an Stelle dieser Brücke projektierte Einwölbung war infolge verschiedener Auffassungen des Bauvertrages seitens der Gemeinde und des Hofärars im Arbeitsfortschritte vielfach aufgehalten. Die Ausgestaltung der Fassade der Gewölbstirnen wurde mit dem Stadtratsbeschlusse vom 30. Jänner genehmigt, so daß die Einwölbung des flußabwärtigen Teiles der Brücke bis 17. März vollendet werden konnte. Ebenso wurde auch der oberste Gewölbbring (ganze Länge 100 m) am 29. April fertiggestellt.

In erster Linie wurde nun getrachtet, die mittlere Fahrbahn herzustellen und zwar nicht allein über der Einwölbung, sondern auch über das ganze vorher von der alten Holzbrücke eingenommene Gebiet. Die Anschüttungsarbeiten wurden am 5. August vollendet, die provisorische Fahrbahn war am 19. August für die Befahrung eingerichtet.

Behufs Beschleunigung der Vollendungsarbeiten an dieser Brücke fanden in der Kommission für Verkehrsanlagen Beratungen darüber statt, in welcher Weise die sowohl seitens der Stadtbahn, als auch seitens der Gemeinde Wien geplanten Herstellungen in einheitlicher Weise raschestens zur Ausführung gebracht werden könnten und wurden zugleich die hiezu erforderlichen Geldmittel festgestellt. Am 14. September erfolgte der diesbezügliche Beschluß seitens der Kommission für Verkehrsanlagen. Durch das bereits erwähnte Übereinkommen zwischen der Gemeinde Wien und dem Hofräar wurden auch hinsichtlich des Baues der Schönbrunner Schloßbrücke entsprechende Bestimmungen getroffen.

11. Kaiser Franz Josefsbrücke (Hiegingerbrücke). — Die Pflasterungsarbeiten auf dieser Brücke wurden am 26. August vollendet.

Über die Brücke im Zuge der Hügelgasse (Braunschweigbrücke) ist nur zu erwähnen, daß am 29. April der Anstrich und die Bedienung der Fußwege vollendet war und die Probebelastung am 14. Mai abgehalten wurde.

Über die Baumgartnerbrücke ist nichts zu erwähnen.

12. Guldenbrücke. — Infolge des verspäteten Abbruches der Maria Theresienbrücke und der erforderlichen Zeit zur Rekonstruktion konnte erst spät an die Wiederaufstellung gegangen werden. Am 17. Dezember war eine Wand der Brücke in Montage genommen.

13. St. Veitbrücke (im Zuge der Hochsiegengasse). — Nach Wegnahme der Rollbahn konnte an die Anschüttung der linksseitigen Brückenrampe geschritten werden. Sobald diese hergestellt war, erfolgte am 24. Februar die Probebelastung.

Über den Bischofssteg, die Franz-Karlbrücke und den Hackingersteg ist nichts weiter zu erwähnen.

14. Hütteldorferbrücke (im Zuge der Brudermannngasse). — Die Probebelastung fand am 15. Jänner statt.

15. Brauhausbrücke. — Die Probebelastung wurde am 3. Februar vorgenommen.

16. Hölzerner Steg bei der Station Hütteldorf-Bad. — Nachdem die früher bestandenen vier hölzernen Stege im XIII. Bezirke in diesem Jahre durch die Unternehmung Faccononi & Brizzi abgebrochen wurden, ist dieser die einzige Holzbrücke, die noch über den Wienfluß im Wiener Gemeindegebiete besteht. Die an seiner Stelle geplante eiserne Brücke kann dormalen nicht zur Aufstellung gelangen, da infolge der in Aussicht stehenden Verbreiterung des Westbahndammes für ein 3. und 4. Geleise die Lage des Durchlasses unter der Bahn noch ungewiß ist. Bei dem letzten April-Hochwasser wurde der Steg weggerissen, vom Stadtrate jedoch die unveränderte Wiederaufstellung angeordnet.

Außer diesen zu den Arbeiten der Wienflußregulierung gehörigen Brücken ist noch der Stadtbahnbrücke im Zuge der Donaukanallinie beim Zollamte zu gedenken. Am 5. August wurde mit dem Montagegerüste, das im Wienflußbette zur Aufstellung gelangte, am 1. September mit der Brückenmontage begonnen.

Wenngleich nicht von der Wienflußregulierung zur Ausführung gebracht, so wäre doch des Zusammenhanges wegen zu erwähnen, daß seitens des Stadt-, bezw. Gemeinderates vielfach Arbeiten angeordnet wurden, die sich auf die Ausgestaltung des Gebietes über dem Wienfluße und längs desselben beziehen.

Hierher gehören der Stadtratsbeschluß vom 19. April und der Gemeinderatsbeschluß vom 6. Juli hinsichtlich eines Museums am Karlsplatz, der Stadtratsbeschluß vom 22. Mai hinsichtlich Errichtung von Hydranten und Brunnen für den Rärntnertormarkt, weiter vom 22. Mai bezüglich einer Ersatzstraße Heumarktkaserne—Karlskirche, der Stadtratsbeschluß vom 2. August hinsichtlich der Straßenherstellung von der Wollzeile zur Stubentorbrücke und Ringstraße, sowie vom 24. August bezüglich der Pflasterung beim Raschmarkt.

Die gärtnerische Ausgestaltung der Straßenzüge und Plätze längs der Wiental-linie der Stadtbahn vom Getreidemarkte bis zur Johannesgasse wurde mit Stadtratsbeschluß vom 6. September, die Hebung der Gartenanlagen im Stadtpark und der Rampe bei der Karolinenbrücke mit Beschluß vom 5. September, die Erweiterung des Penzinger Parkes und die gärtnerische Ausgestaltung der Hiesingerbrücke mit Beschluß vom 14. September genehmigt.

Mit Beschluß vom 12. Oktober wurde die Sicherstellung der Arbeiten und Lieferungen für die Wiederherstellung des Kinderparkes verfügt.

Mit Beschluß vom 19. Oktober wurde die Herstellung der Einfriedungen der Gartenanlagen längs der Stadtbahn vom Getreidemarkte bis zur Johannesgasse, und mit Beschluß vom 26. Oktober die Straßenregulierung zwischen der Engulgasse und der Leopoldsbrücke genehmigt.

Bezüglich anderer Arbeiten, die mit der Wienflußregulierung in Verbindung ge-standen sind, ist in erster Linie die Stadtbahn zu erwähnen.

Mit Stadtratsbeschluß vom 15. März wurde gestattet, daß mit teilweiser Änderung der Röhre des rechtsseitigen Wienfluß-Widerlagers ein Perionentunnel in der Station Meidling-Hauptstraße angelegt werde.

Am 30. Oktober fand eine kommissionelle Besprechung der Organe der k. k. Bau-direktion der Stadtbahn, der k. k. Staatsbahndirektion und der Gemeinde Wien statt, um hinsichtlich der Erhaltung der gemeinsamen Trennungsmauer zwischen Stadtbahn und Wienflußregulierung schlüssig zu werden. Eine Einigung ist im Berichtsjahre noch nicht erfolgt.

Die Verhandlungen wegen Übernahme der linken Wienflußböschung bei der Station Hütteldorf in die Erhaltung der Gemeinde und wegen Enthebung der Stadtbahn von der Verpflichtung zur Herstellung eines eisernen Geländers längs des Promenadeweges in derselben Strecke wurden in diesem Jahre noch nicht beendet.

Wegen der Unvereinbarkeit der Stellung des bisher bestandenen Schöpfwerkes bei der Brauhausgasse mit anderen Wienflußobjekten wurde vom Stadtrate die Auflaffung dieses Schöpfwerkes beschloffen.

Der Bauunternehmung Peregrini, Calderai, Feltrinelli & Co. war es gestattet worden, den dem Bürgerspitalfonds gehörigen Steinbruch in Schwallenbach während der Dauer des Steinbedarfes zu benützen. Diese Benützung ist tatsächlich in kleinem Umfange eingetreten, indem Teile der Kaimauern im unteren Wienflußgebiete mit derartigen Steinen gemauert wurden. Nach Beendigung des Baues wurde die weitere Benützung mit Stadtratsbeschluß vom 4. April eingestellt und dem Bürgerspitalfonds überlassen, den Steinbruch weiter zu verpachten. Die kommissionelle Übernahme fand am 6. März statt.

Bezüglich der Objekte der Wientalwasserleitung ist folgendes zu erwähnen:

Die Zumauerung der Rohrunterführung in der Wienflußjohle bei der Piezingerbrücke wurde am 6. Jänner begonnen; am 19. Jänner war die Mauerung der Cunette sowohl bei der genannten Brücke als auch bei der Lobkowitzbrücke geschlossen.

Der früher in den Verträgen angenommene Ort der Zumeßvorrichtung der Wientalwasserleitung an der Gemeindegrenze beim Auhof wurde mit Gemeinderatsbeschuß vom 12. Jänner abgeändert.

Nach Beendigung der Bauarbeiten durch die Firma Doderer, Göhl & Co. suchte dieselbe um Übernahme der durch die Gemeinde angeschafften und von der Bauunternehmung während des Baues benützten Kollbahninstallation an. Mit Stadtratsbeschuß vom 6. Juli wurde angeordnet, daß die 12 Lokomotiven und 375 Kippwagen vor der Übernahme von einem Sachverständigen auf ihre weitere Betriebsfähigkeit geprüft würden. Bei der darauf abgehaltenen Kommission vom 14. August wurde die Übernahmefähigkeit der gesamten Kollbahninstallation, bestehend aus 12 Lokomotiven, 375 Stück Kippwagen à 3 m³ Ladefähigkeit (90 cm Spurweite) und zirka 1800 t Schienen samt dazu gehörigem Kleinmateriale (Schienengewicht pro Meter 23 kg) konstatiert.

Am 18. August wurden die Platte, die den großen Depotplatz in Baumgarten einfriedet und die für die notwendigen Wächter errichtete Hütte übernommen. Mit Stadtratsbeschuß vom 6. September wurde die Rückübernahme des von der Bauunternehmung überlieferten Kollbahnzubehörs genehmigt.

Die gesamte Kollbahninstallation war nun bei entsprechend günstigen Preisen zu verkaufen. Das früher gegebene Anbot der Kontinentalen Eisenbahnbau- und Betriebs-Gesellschaft in Berlin, welche die Wienerwaldbahn durchführen wollte, wurde gegenstandslos, da die genannte Unternehmung am 22. April von der Konzeptionswerbung für diese Bahn zurücktrat.

Damit die Pachtverträge bezüglich jener Gründe, auf denen das Schleppgeleise von dem Depotplatze in Baumgarten bis zum Penzinger Rangierbahnhofs lag, gelöst werden konnten, mußte am 3. Oktober eine entsprechende Umlegung dieser Schleppbahn erfolgen.

Zu erwähnen ist noch, daß nach dem Stadtratsbeschlusse vom 9. November die Gemeinde Wien in die Rechte und Pflichten, welche die Unternehmung Doderer gegenüber der k. k. Staatsbahndirektion hatte, eingetreten war. Die auf dem Rangierbahnhofs befindlichen Schleppgeleise (normalspurig mit entsprechendem Schienenprofil) wurden von der k. k. Staatsbahndirektion käuflich erworben.

Um weiteren Kreisen die Möglichkeit der Offertstellung zu bieten, erfolgte mit Stadtratsbeschuß vom 19. Oktober die Verlautbarung des Verkaufes der Kollbahninstallation auch in ausländischen Zeitungen. Von den zahlreichen Offerten auf die ganze Kollbahninstallation oder einzelne Teile seien bloß jene hervorgehoben, die zu tatsächlichen Verkäufen geführt haben.

Mit Gemeinderatsbeschuß vom 5. Oktober wurden an die Firma Greger sen zwei Lokomotiven, 50 Waggons und 30 t Schienen um zusammen zirka 35.000 K verkauft.

Die Bauunternehmung Berndt in Dresden kaufte auf Grund des Gemeinderatsbeschlusses vom 4. Dezember Teile der Kollbahngeräte und Schienen im Betrage von 70.269 K. Weitere Abschlüsse werden im nächsten Berichte angegeben werden.

Die übrig gebliebenen alten Schwellen der Kollbahn (37 km eingleisige Bahn) wurden entsprechend den bezüglichlichen Stadtratsbeschlüssen den Armen der an den Wienfluß angrenzenden Bezirke überlassen.

Der in Weidlingau in Betrieb gewesene, der Gemeinde Wien gehörige Exkavator (Bagger) wurde mit Stadtratsbeschluß vom 20. Februar um den Betrag von 16.000 K an die Firma Doderer verkauft.

An kleineren Abmachungen sind zu verzeichnen:

Mit Stadtratsbeschluß vom 16. August wurde die Frist zur Demolierung des ehemaligen Gärtnerhauses im Reservergarten der Firma Peregrini, Calderai, Giuseppe Feltrinelli & Co. bis 1. April 1901 verlängert.

Am 13. September fand die Übernahme der von der Bauunternehmung Doderer, Göhl & Co. an die Gemeinde verkauften Arbeiterbaracken statt.

Mit Stadtratsbeschluß vom 12. Oktober wurden von der Gemeinde die der Firma Schlimp & Skazil gehörigen 33 Stück eisernen Lehrbögen der Wienfluß-einwölbung um 5500 K angekauft.

Da es notwendig ist, für die weiteren Erhaltungsarbeiten der Wienflußbauten in eigener Regie vorzusehen, so bedarf man hierzu eines größeren geschlossenen Depots (Schuppen) für die Arbeitsmaterialien, Werkzeuge etc. Der Ort hierzu (in Unter-Baumgarten) wurde am 7. November kommissionell ausgemittelt. Der Schuppen ist auch bereits errichtet.

Oberes Wienflußgebiet.

Seitens des n.-ö. Landesauschusses war im Vorjahre ein Projekt für die Regulierung des ganzen Wienflusses samt Nebenbächen oberhalb der von der Gemeinde Wien für die Kommission für Verkehrsanlagen ausgeführten Anlagen zur Vorlage gebracht worden. Die bezüglichlichen wasserrechtlichen Verhandlungen wurden am 22. Jänner fortgesetzt. Verschiedene Bedingungen, die seitens der Kommission für Verkehrsanlagen für die Strecke innerhalb der Gemeinde Weidlingau gestellt worden waren, fanden im Laufe des Sommers ihre Erledigung.

Das Regulierungsprojekt wurde vom Landesauschusse auf Grund der bisherigen Verhandlungen abgeändert und am 24. August einer neuerlichen Verhandlung unterzogen. Ferner wurde Ende August zufolge eines Erlasses des k. k. Ministeriums des Innern eine Ergänzungsverhandlung vorgenommen, um das Maß des Einflusses festzustellen, den die bereits im Unterlaufe des Wienflusses ausgeführten Arbeiten durch die infolge des geplanten Projektes schneller zum Abflusse kommenden Wässer des Oberlaufes erleiden könnten.

Um im Außengebiete jene notwendige Ordnung zur Verhinderung des Abschwimmens von Brücken, Material u. s. w. zu schaffen, wurden die Beratungen zur Feststellung einer Flusspolizeiordnung im Monate Jänner wieder aufgenommen. Des weiteren wurden alle Übelstände, die von den Organen der Kommission für Verkehrsanlagen in dieser Hinsicht erhoben wurden, der k. k. Bezirkshauptmannschaft Giezing zur Anzeige gebracht. Am 27. und 28. Februar, sowie am 17. und 18. April wurden von der genannten Bezirkshauptmannschaft kommissionelle Revisionen von Brücken und Stegen im Außengebiete vorgenommen und die entsprechenden Aufträge erteilt. Die Abstellung der bestehenden Mißstände erfolgt nur mit großer Mühe, nach vielfachen Mahnungen und Strafen; sowohl seitens der Behörden als auch seitens Privater wurden vielfach Rekurse eingebracht.

Die Gemeinde Wien war bei zahlreichen wasserrechtlichen Verhandlungen im oberen Wienflußgebiete vertreten und bestrebt, die Beseitigung der dort bestehenden Übelstände durchzusetzen.

Sammelkanäle beiderseits des Wienflusses.

Von den Sammelkanälen beiderseits des Wienflusses war die Teilstrecke in der Mollardgasse die letzte Arbeit; am 28. Dezember wurde die Schlußkollaudierung vorgenommen. Bei diesem Baue mußte wegen des Bestandes benachbarter alter Baulichkeiten die Strecke zwischen der Hofmühl- und Blaugasse vorläufig ausgeschlossen werden. Mit Stadtratsbeschluß vom 8. Mai wurde jedoch das Haus Nr. 38 Mollardgasse von der Gemeinde Wien eingelöst und wird sonach auch dieses Zwischenstück ebenfalls zum Umbaue gelangen. Die vollständige Herstellung des linksseitigen Sammelkanales konnte wegen der im Wege stehenden Sanitätsstation und des Schöpfwerkes in der Strecke von der Wehrgasse bis zur Lobkowitzbrücke im XIV. Bezirke bisher nicht erfolgen. Mit Stadtratsbeschluß vom 12. Dezember wurde die Auflassung des Schöpfwerkes nächst der Pillergasse genehmigt, so daß der Zusammenschluß nunmehr der Verwirklichung näher gerückt ist.

Am 23. Oktober fand die wasserrechtliche Verhandlung für den Notauslaß des linksseitigen Sammelkanales in der Bergmüllergasse statt; ein weiterer Notauslaß ist in der sogenannten vierfachen Allee bei Schönbrunn projektiert, in dieser Beziehung wurde durch das mit Gemeinderatsbeschluß vom 21. Dezember genehmigte Übereinkommen mit dem Hofärar Vorjorge getroffen.

Durch die geplante Verbauung zwischen der Schwarzenbergbrücke und der Karlskirche ist die Umlegung des rechtsseitigen Cholerakanales (Wienflußsammelkanal) notwendig geworden. Mit Stadtratsbeschluß vom 18. Mai wurde das betreffende Projekt genehmigt, am 19. Juni fand die Offertverhandlung statt. Die Ausführung erfolgte durch Vorjorge im kurrenten Budget der Gemeinde Wien. —

Die Kommission für Verkehrsanlagen hat sich auch hinsichtlich der Wienflußregulierung an der Weltausstellung in Paris beteiligt. Die Ausstellung der Kommission für Verkehrsanlagen umfaßte: Pläne und Modelle der Wiener Stadtbahn, der Umwandlung des Wiener Donaukanales in einen Handels- und Winterhafen, der Wienflußregulierung, der Hauptammelkanäle beiderseits des Donaukanales. Zur Erklärung dieser Ausstellung diente eine gedruckte Broschüre. Bei der Preisverteilung erhielten: Grand prix: Die Kommission für Verkehrsanlagen und die Reichshaupt- und Residenzstadt Wien. Von den Mitarbeitern erhielten: die goldene Medaille: Franz Berger, k. k. Ober-Baurat und Stadtbau-Direktor; die silberne Medaille: Baurat Rindermanu (Wienflußregulierung), Baurat Kohn (Sammelkanäle). —

Zum Schlusse wird das wiederholt erwähnte Übereinkommen mit dem Hofärar zum Abdrucke gebracht, welches vom Gemeinderate mit Beschluß vom 21. Dezember 1900 genehmigt worden ist. Es lautet:

Protokoll vom 8. Dezember 1900, aufgenommen in Seiner k. u. k. Apostolischen Majestät Obersthofmeisteramte.
Gegenwärtig: Die Gefertigten.

Gegenstand der Besprechung ist die Einigung über eine Anzahl von Angelegenheiten, welche zwischen dem Hofärar einerseits und der Gemeinde Wien, letzterer im eigenen Namen und als Machthaberin der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien, andererseits in Verhandlung stehen.

Nach eingehender Erörterung der beiderseitigen Forderungen und Wünsche, insoweit sie auf jene Fragen Bezug haben, wurde nachstehendes

Übereinkommen

geschlossen, welches jedoch zu seiner Rechtswirksamkeit noch der Genehmigung des Obersthofmeisteramtes Seiner k. u. k. Apostolischen Majestät, sowie der Genehmigung des Wiener Gemeinderates bedarf

Art. I.

Ausgestaltung der Einwölbung vor dem Lustschlosse Schönbrunn.

Die Gemeinde Wien anerkennt als Machthaberin der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien mit Rücksicht auf Art. X des zwischen der letzteren und dem Hofärar abgeschlossenen Übereinkommens vom 21. März 1894 die Verpflichtung, die Ausgestaltung der Einwölbung vor dem Lustschlosse Schönbrunn (Schönbrunner Schloßbrücke) im Bereiche des regulierten Wienflusses und am linken Ufer desselben auf Rechnung der Wienflußregulierung nach den dem heutigen Übereinkommen zugrunde gelegten und von Seiner k. u. k. Apostolischen Majestät Obersthofmeisteramte, sowie dem Wiener Magistrat unterfertigten Projektsplänen (fünf Stück) durchzuführen. Hierbei wird ausdrücklich bedungen, daß die Parapetmauern mit Steinen zu verkleiden sind.

Auch die Herstellung der Straßendecke am linken Ufer im Anschlusse an die Überbrückung hat auf Rechnung der Wienflußregulierung zu erfolgen.

Gingegen ist das Hofärar damit einverstanden, daß sämtliche drei Fahrbahnen der Überbrückung unter Anwendung eines Unterbaues lediglich makadamisiert werden, und daß somit das im Art. X al. 2 des Übereinkommens vom 21. März 1894 bedungene Holzstöckelpflaster entfällt.

Ferner verzichtet das Hofärar bis zu jenem Zeitpunkte, in welchem die Kat.-Parz. 3 und 4 Schönbrunn ohnehin in den physischen Besitz der Gemeinde übergehen (Art. XIV dieses Übereinkommens), auf den seinerzeit vereinbarten Bestandzins für die Benützung dieser Parzellen zur Baumanipulation.

Die Gemeinde Wien übernimmt namens der Kommission für Verkehrsanlagen, welcher bereits nach Art. X al. 2 und 3 des Übereinkommens vom 21. März 1894 die Erhaltung der beiden Seitenfahrbahnen der neuen Überbrückung obliegt, nunmehr auch die Erhaltung der Mittelfahrbahn auf ihre Kosten. Damit findet es von der Bestellung der im Art. X al. 3 und Art. XII al. 2 des Übereinkommens vom 21. März 1894 festgesetzten Servitut hinsichtlich der Kat.-Parz. 801/8 Penzing sein Abkommen.

Die Rasenflächen der Überbrückung wird die Gemeinde Wien gleichfalls auf ihre Kosten erhalten.

Art. II.

Regulierung von Bächen außerhalb des k. k. Tiergartens.

Die Gemeinde Wien geht namens der Kommission für Verkehrsanlagen die Verbindlichkeit ein, an dem Notwassergraben, dem Grünauerbache und dem Hirschenbache in der Strecke dieser Bäche von der Tiergartenmauer bis zur Einmündung in die Staubassin der Wienflußregulierung die zur Erhaltung des Uferbestandes erforderlichen Versicherungen auf Rechnung der Wienflußregulierung herzustellen und zu erhalten und wird aus Anlaß der Einmündung dieser Bäche in die Bassins und der etwa hieraus für dieselben erwachsenden Nachteile keine wie immer gearteten Ansprüche an das Hofärar stellen.

Art. III.

Regulierung von Gewässern im k. k. Tiergarten.

Das Hofärar wird auf seine Kosten die nötigen Vorkehrungen an den Durchlässen der aus dem Tiergarten abfließenden Bäche in der Mauer treffen und dafür Sorge tragen, daß der geregelte Abfluß dieser Gewässer auch bei größeren Niederschlägen gewährleistet bleibt.

Art. IV.

Wasserbezug für den Auhof.

Das Hofärar verzichtet auf sämtliche ihm gegenüber der Kommission für Verkehrsanlagen aus Art. IX des Übereinkommens vom 21. März 1894 zustehenden Rechte, insbesondere auch auf die Herstellung einer fahrbaren Rampe in das Wienflußgerinne nächst dem Auhofe.

Dagegen macht sich die Gemeinde Wien namens der Kommission für Verkehrsanlagen verbindlich, dem Hofärar für den Auhof den Bezug von Wasser aus der Wientalwasserleitung in der jährlichen Menge von höchstens 1200 m³ für die Dauer des Bestandes dieser Wasserleitung auf Rechnung der Wienflußregulierung zu sichern.

Die Herstellung, sowie die Erhaltung der Zuleitungsanlagen für diesen Wasserbezug einschließlich des Wassermessers und der sonst notwendigen Vorrichtungen obliegt dem Hofärar auf seine Kosten.

Die Aufstellung und Ausführung des Projektes für die Zuleitung, sowie der Betrieb derselben erfolgt auf Grund der noch zu treffenden Vereinbarungen.

Art. V.

Entwässerungsanlage für den Ablagerungsplatz der Wienflußregulierung im k. k. Tiergarten.

Die Gemeinde Wien anerkennt namens der Kommission für Verkehrsanlagen die Verbindlichkeit, auf der ihr gemäß Art. XV des Übereinkommens vom 21. März 1894 zur Ablagerung des Aushubes der Wienflußregulierung überlassenen Weidlingauer Wiese im k. k. Tiergarten die in der Entscheidung der k. k. Bezirkshauptmannschaft Hiesing-Umgebung vom 29. Mai 1900, Z. 15.956, als notwendig erklärte Entwässerungsanlage auf Rechnung der Wienflußregulierung herzustellen.

Gingegen verzichtet das Hofärar auf den Ersatz des Schadens, welcher ihm aus dem Einsturze einer Mauer des k. k. Tiergartens infolge von Hochwässern erwachsen ist.

Nachdem die Kommission für Verkehrsanlagen bereits allen übrigen Verpflichtungen genügt hat, welche ihr nach dem Vertrage vom 21. März 1894 und dem Schluß-Protokolle vom 26. Oktober 1894 hinsichtlich des erwähnten Ablagerungsplatzes zur Last fallen, so wird das Hofärar denselben vorbehaltlos zurückübernehmen, sobald die Entwässerungsanlage der Vereinbarung gemäß hergestellt ist.

Art. VI.

Einräumung des Jagdrechtcs auf Grundflächen der Wienflußregulierung.

Die Gemeinde Wien räumt namens der Kommission für Verkehrsanlagen dem Hofärar die Servitut des Jagdrechtcs hinsichtlich jener in den Katastral-Gemeinden Hütteldorf und Auhof gelegenen Grundflächen ein, welche das Hofärar dem Übereinkommen vom 21. März 1894 zufolge zum Baue der Wienflußregulierung abgetreten hat. Die Bestellung dieser Servitut erfolgt jedoch mit der Beschränkung, daß durch die Ausübung des Jagdrechtcs die Anlagen der Wienflußregulierung nicht beschädigt, sowie auch der Betrieb und die Erhaltung dieser Anlagen nicht beeinträchtigt werden dürfen.

Nur für einen durch Kaninchen entstehenden Schaden haftet das Hofärar nicht, verpflichtet sich aber, diese Tiere über Verlangen der Kommission für Verkehrsanlagen soweit als tunlich abzuschießen zu lassen.

Art. VII.

Verbauung der Liegenschaft C.-Z. 190 Weidlingau.

Das Hofärar erklärt, unter nachstehenden Bedingungen die im § 32 der Bauordnung für Niederösterreich vom 17. Jänner 1883, L.-G.- u. B.-Bl. Nr. 36, vorgeschriebene Zustimmung zur Unterabteilung und Verbauung der in der Nähe des k. k. Tiergartens befindlichen Liegenschaft C.-Z. 190 Weidlingau, welche im Eigentume der Kommission für Verkehrsanlagen steht, zu erteilen:

1. Die sämtlichen längs der Tiergartenmauer in Hadersdorf-Weidlingau befindlichen Baustellen der genannten Liegenschaft dürfen nur villenartig verbaut werden. Hienach ist insbesondere die Errichtung von Betriebsanlagen, welche Maschinen oder Dampfmaschinen erfordern oder Lärm und Rauchbelästigung, sowie üblen Geruch verursachen, nicht gestattet.

2. In der entlang des k. k. Tiergartens gelegenen Bauflucht dürfen die Villen nicht über einen Stock hoch sein.

3. Die Erfüllung der sub 1 und 2 gestellten Bedingungen ist durch eine zu gunsten des Hofärars auf den betreffenden Baustellen einzuverleibende Servitut zu sichern.

Das Hofärar wird die gleichen Bedingungen auch bei der Unterabteilung und Verbauung der benachbarten, der Wiener Baugesellschaft und dem Wiener Bankvereine gehörigen Gründe stellen.

Art. VIII.

Kanaleinmündungsgebühr von dem k. k. Lustschlosse Schönbrunn.

Die Gemeinde Wien verzichtet namens der Kommission für Verkehrsanlagen auf die dieser letzteren nach dem Gesetze vom 16. April 1894, L.-G.- u. B.-Bl. Nr. 19 zukommende Gebühr von der Einmündung der aus Schönbrunn anzulegenden Untatskanäle in den Sammelkanal am rechten Ufer des Wienflusses.

Art. IX.

Abtretung der hofärarischen Gründe auf dem Praterstern.

Das Hofärar übergibt der Gemeinde Wien und diese übernimmt die sämtlichen auf dem Praterstern gelegenen hofärarischen Straßen- und Gartengründe, sowie Fußwege, mit Ausnahme eines Teiles der Kat.-Parz. 1325/3 im II. Bezirke, in das Eigentum. Die hienach an die Gemeinde Wien übergehenden Grundflächen bestehen aus folgenden im beigehesteten Plane A grün und braun angelegten Katastral-Parzellen:

Nr. 4020/1 und 4021 (Kronprinz Rudolfstraße), 4019/1 (Ausstellungsstraße), 000/1 (Haupallee), 1327/1, 1328/1, 1329/1, 1325/1 und einem Teile der Kat.-Parzelle 1325/3. Diese Parzellen gehören bücherlich zum Gutsbestande der Liegenschaft E.-3. 1418 des Grundbuches für den II. Bezirk.

Diese unentgeltliche Grundabtretung ist jedoch an folgende Bedingungen geknüpft:

1. Die Gründe dürfen weder der Verbauung zugeführt, noch darf die Aufstellung von Verkaufsständen, Hütten u. dergl. Objekten auf denselben gestattet werden.

Ausgenommen von diesem Verbote sind nur Objekte für den Straßenbahnverkehr, deren Errichtung der Gemeinde Wien jederzeit freisteht.

2. Die abgetretenen Gartengründe sind möglichst als öffentliche Gartenanlagen zu erhalten, insoferne nicht im Interesse des allgemeinen oder des Straßenbahnverkehrs Änderungen geboten sind.

3. Die Fahrbahn der Hauptallee auf dem Praterstern ist in ihrem jetzigen Zustande, d. i. matabamifert zu erhalten, und dürfen auf derselben keinesfalls Wagen aufgestellt werden.

4. Die bestehenden Reitbahnen längs der Hauptallee und vom Viadukte gegen die Franzensbrückenstraße zu sind auch fernerhin zu belassen.

5. Die Ableitung der Niederschlagswässer auf den abzutretenden Grundflächen ist gegen den Praterstern zu und nicht gegen den Prater zu bewirken.

6. Dem Hofärar wird das Recht eingeräumt, in der Einfriedung des von der Grundabtretung ausgenommenen Teiles der Parzelle 1325/3 gegen die Hauptallee zu eine Toröffnung herzustellen.

7. Die Gemeinde Wien übernimmt sämtliche Rechte und Pflichten aus jenen Bestandverträgen, welche hinsichtlich der abgetretenen Gründe in Kraft sind.

Im übrigen erfolgt die Grundabtretung lastenfrei.

Art. X.

Abtretung der hofärarischen Gründe in der Kaiser Josefsstraße.

Das Hofärar übergibt der Gemeinde Wien und diese übernimmt sämtliche in der Kaiser Josefsstraße gelegenen hofärarischen Gründe, welche aus den zum Gutsbestande der Liegenschaft E.-3. 798 des II. Bezirkes gehörigen Kat.-Parzellen Nr. 3939/1 und 3939/3 bestehen und im beigestellten Plane B braun angelegt sind, in das Eigentum.

Die Gemeinde Wien übernimmt die Rechte und Pflichten aus jenen Bestandverträgen, welche hinsichtlich der abgetretenen Gründe in Kraft sind.

Art. XI.

Grundabtretung zur Herstellung einer Straße in die Freudenau.

Das Hofärar übergibt der Gemeinde Wien und diese übernimmt einen 37-93 m breiten Grundstreifen entlang dem Donaukanale in der Strecke von der Waldmüllergasse Kat.-Parzelle 4052/12 II. Bezirk bis zum Ende des hofärarischen Besitzes unterhalb der Staatsbahnbrücke zum Zwecke der Herstellung einer Kaiserstraße in die Freudenau lastenfrei in das Eigentum. — Die Breite des Grundstreifens wird vom linksseitigen Ufergrate des Donaukanales an gerechnet.

Diese Kaiserstraße wird zugleich die Fortsetzung der städtischen Gürtelstraße zu bilden haben, unter dem Lusthause in die Donaustadt geführt werden und hat überdies die Bestimmung, von der Sofienbrücke an die elektrische Straßenbahn aufzunehmen.

Die Wahl des Zeitpunktes, in welchem diese Straßen, beziehungsweise die Straßenbahnlinie, hergestellt werden, steht vollständig im Belieben der Gemeinde Wien, welche den Bau der Straßen sowie der Bahnlinie auch allmählich und streckenweise durchführen kann.

Die Übergabe des Grundstreifens hat zu erfolgen, sobald und soweit der Bau der Straße oder der elektrischen Bahn durchgeführt wird. Die Bestandzinsen, welche für die in diesem Grunde befindlichen Objekte, das Hauptrohr der städtischen Gaswerke und den Hauptsammelfanal, bisher zu entrichten waren, entfallen vom Zeitpunkte der Genehmigung des Übereinkommens.

Nachdem ferner ein Teil der Grundfläche, welche vom Hofärar der Kommission für Verkehrsanlagen gemäß § 9 des Vertrages vom 8. November 1893 zur Benützung als Lagerplatz und für die Errichtung zweier Objekte überlassen worden ist, in den abgetretenen Grundstreifen fällt, so wird der nach dem erwähnten Vertrage für dieses Bestandverhältnis zu entrichtende Pachtzins von 400 K vom 1. Juli 1901 an auf 300 K ermäßigt.

Die Gemeinde Wien übernimmt die Rechte und Pflichten aus den Bestandverträgen, welche hinsichtlich der zur Kaiserstraße abgetretenen Gründe in Kraft sind.

Das Hofärar erteilt die Bewilligung, daß die für die Gasrohre hergestellte Überbrückung im k. k. Prater auch zum Gehverkehre benützt werden darf, sobald die Kaiserstraße bis zu dieser Überbrückung zur Ausführung gebracht ist.

Ferner erhebt das Hofärar dagegen keine Einwendung, daß die Gemeinde Wien, sobald die eingangs erwähnte Kaiserstraße vollendet sein wird, und wenn es die Interessen des Verkehrs erfordern sollten, Brücken über den Donaukanal zur Verbindung des III. und XI. Bezirkes mit dem k. k. Prater zur Ausführung bringe.

Art. XII.

Grundabtretung zur Verbreiterung der Laufbergergasse im II. Bezirke,

Das Hofärar übergibt der Gemeinde Wien und diese übernimmt den im beigehefteten Plane mit den Buchstaben b c d e f g b umschriebenen Grundstreifen, welche Teile der hofärarischen Kat.-Parzellen 1322/3 und 1322/4 C.-Z. 1418 des Grundbuches für den II. Bezirk enthält, zum Zwecke der Verbreiterung der Laufbergergasse im II. Bezirke auf 16 m lastenfrei in das Eigentum,

Das Entgelt für diese Grundabtretung ist in dem Werte der gemäß Art. XIII dieses Übereinkommens von der Gemeinde Wien an das Hofärar abgetretenen Gründe auf dem Landstraßer Gürtel eingeschlossen. Außerdem geht die Gemeinde Wien die Verpflichtung ein, auf ihre Kosten an der neuen Grundgrenze der Kat.-Parzellen 1322/3 und 1322/4 gegen die verbreiterte Laufbergergasse zu eine 2·2 m hohe, gehobelte und mit grüner Ölfarbe gestrichene Planke mit gemauertem Fundamente als Einfriedung auszuführen, und entlang dieser Einfriedung ein gepflastertes Trottoir in der den Bauvorschriften entsprechenden Breite herzustellen und zu betreiben.

Dem Hofärar soll nach wie vor das Recht gewahrt bleiben, den k. k. Prater bei der Ausmündung der Laufbergergasse für den Verkehr mit Last- und Geschäftswägen abzusperren.

Art XIII.

Grundtausch in der Heugasse und auf dem Landstraßer Gürtel (Arsenalweg).

Die Gemeinde Wien leistet dafür Gewähr, daß die Baulinie für die Heugasse im III. Bezirke entlang dem k. k. Belvedere unter Zugrundelegung einer Straßenbreite von 20 m bestimmt werde.

Unter der Voraussetzung, daß die Baulinienbestimmung in dieser Weise erfolgt, übergibt das Hofärar der Gemeinde Wien und übernimmt diese die im beigehefteten Plane D gelb angelegten mit den Buchstaben v ß a z y x' w' v' v umschriebenen Teilflächen der Kat.-Parzellen 3012/4 und 1064 (C.-Z. 1302) des Grundbuches für den III. Bezirk und die in demselben Plane mit den Buchstaben i h g o s v w x i umschriebene, gelb angelegte und aus einem Teile der Kat.-Parzelle 1119, III. Bezirk, sowie aus der ganzen Parzelle 91, X. Bezirk, C.-Z. 1302 des Grundbuches für den III. Bezirk bestehende Fläche zur Verbreiterung der Heugasse, beziehungsweise zur Umlegung des Landstraßer Gürtels (Arsenalweg) in das Eigentum.

Als Entgelt sowohl für diese Grundabtretung als auch für die Überlassung der im Art. XII bezeichneten Grundflächen übergibt die Gemeinde Wien im Tauschwege dem Hofärar, und übernimmt dieses folgende Grundflächen in das Eigentum:

a) Die im Plane D grün angelegten, mit den Buchstaben v u t a f n m o p q r v umschriebenen Teile der Kat.-Parzellen 3012/1 und 3013/3, eingetragen im Verzeichnisse für öffentliches Gut des III. Bezirkes, und der Kat.-Parzelle 1554/1, eingetragen im Verzeichnisse für öffentliches Gut des IV. Bezirkes;

b) Die im Plane D rot angelegte, mit den Buchstaben a b c d e f a umschriebene Fläche, enthaltend die ganze Kat.-Parzelle 3013/2, eingetragen im Verzeichnisse für öffentliches Gut des III. Bezirkes, und einen Teil der Kat.-Parzelle 3013/3.

Diese wechselseitigen Grundabtretungen werden einverständlich an folgende Bedingungen geknüpft:

1. Sollte das an der Heugasse gelegene Hofgebäude umgebaut werden, so steht es dem Hofärar frei, für diesen Neubau den Straßengrund zur Herstellung von Risaliten in der Tiefe von höchstens 30 cm unentgeltlich in Anspruch zu nehmen.

2. Die oben sub a bezeichnete, im Plane grün angelegte Grundfläche darf nie verbaut, sondern immer nur zur Erweiterung des k. k. Belvederegartens benützt werden, und ist gegen den Gürtel, sowie gegen die Heugasse zu mit einem Gitter zu umschließen.

Die Wahl des Zeitpunktes der Herstellung dieses Gitters liegt im Belieben des Hofärar's.

3. Im Falle eines Umbaues des dem Hofärar gehörigen Hauses Nr. 3 Arsenalweg hat der Neubau eine Fassade auch in der im Plane D mit den Buchstaben g f a a' bezeichneten Linie zu erhalten.

4. Sobald die Gemeinde Wien die zum Erfasse des jetzigen Arsenalweges dienende Gürtelstraße in der hier in Betracht kommenden Strecke hergestellt haben wird, hat sie aus den unter a und b bezeichneten Grundflächen sämtliche in dieselben eingebauten Objekte und das Straßenpflaster zu entfernen und diese Grundflächen dem Hofärar in den physischen Besitz zu übergeben.

5. Die Grundabtretungen erfolgen beiderseits im übrigen lastenfrei.

Art. XIV.

Übergabe hofärarischer Straßen nächst Schönbrunn an die Gemeinde Wien.

Das Hofärar übergibt der Gemeinde Wien und diese übernimmt folgende hofärarische Straßen und sonstige Gründe nächst Schönbrunn im XIII. Bezirke in das Eigentum:

- a) die sogenannte Pappellallee, Kat.-Parzelle 791 Penzing, E.-Z. 1 des Grundbuches der Kat.-Gemeinde Schönbrunn, Plan E;
- b) die sogenannte vierfache Allee von der Überbrückung vor dem Lustschlosse Schönbrunn bis zur Linger Reichstraße, Kat.-Parzelle 743 Penzing, E.-Z. 1 des Grundbuches der Kat.-Gemeinde Schönbrunn, mit Einschluß der Kat.-Parzellen 3 und 4 Penzing derselben Einlage, Plan E;
- c) die im beigehefteten Plane F mit den Buchstaben a b c d e f g h i k l l' l'' l''' m m' m'' m''' w w' x x' x'' y y' y'' z a β a umschriebenen Teile der Kat.-Parzellen 153, 7 und 9, innewiegend in der E.-Z. 1 des Grundbuches der Kat.-Gemeinde Schönbrunn und der Kat.-Parzelle 5 und 742 Penzing, innewiegend in der E.-Z. 1 des Grundbuches der Kat.-Gemeinde Schönbrunn, welche Grundteile die Hießinger Hofstraße und die beiderseits dieser Straßenstrecke befindlichen Gehwege, sowie die zwischen dem wienflußseitigen Gehwege und der Besitzgrenze des Stadtbahnunternehmens befindlichen Gartenflächen umfassen.

Weiters obliegt der Gemeinde Wien die Erhaltung und Beleuchtung der sub a bis c bezeichneten Flächen als Straßen, beziehungsweise Gehwege und Gartenflächen.

Ferner übernimmt die Gemeinde Wien die im Plane mit den Buchstaben x w γ δ ε ζ ξ umschriebene, lichtbraun angelegte Teilfläche der Kat.-Parzelle 153, E.-Z. 1 des Grundbuches der Kat.-Gemeinde Schönbrunn (Meidlinger Hofstraße) einschließlich der Gehwege (Kat.-Parzelle 4, 5/1 und 6 derselben Einlage) in die Erhaltung als Straße, beziehungsweise Gehweg; in der Erhaltung ist die Beleuchtung inbegriffen.

Sollte sich die Gemeinde Wien entschließen, die letzterwähnte Straßenstrecke an die Stadtbahn zu verlegen, so wird ihr das Hofärar zu diesem Zwecke den im Plane F mit den Buchstaben m'' n n' o o' p p' p'' q r s t u v w m''' umschriebenen, gelb angelegten Grundteil, welcher zu den Kat.-Parzellen 77 Ober-Meidling, 741/1, 742, 801/9 Penzing, 6 Schönbrunn gehört, unentgeltlich in das Eigentum übergeben.

In diesem Falle obliegt auch die Erhaltung der verlegten und in ihr Eigentum übergehenden Straßenstrecke der Gemeinde Wien.

Im Falle der Verlegung ist die jetzt bestehende Straßenstrecke samt Gehwegen aufzulassen und erlischt hienach die Erhaltungspflicht der Gemeinde.

Hinsichtlich der Kat.-Parzelle 743 Penzing (vierfache Allee) erfolgt die Übertragung des Eigentums mit der dem Hofärar vorbehaltenen Servitut, daß die Gemeinde Wien den Bestand, die Erhaltung und die etwa notwendige Neupflanzung der Alleebäume in ihrer jetzigen Anordnung, ferner den Bestand des derzeit in der vierfachen Allee liegenden Kabels für die elektrische Beleuchtung des k. k. Lustschlosses Schönbrunn, sowie die Erhaltungsarbeiten für diese Kabelleitung und eine eventuelle Verstärkung der letzteren zu dulden habe.

Die Gemeinde Wien übernimmt die Rechte und Pflichten aus jenen Bestandverträgen, welche hinsichtlich der sub a—c bezeichneten Grundflächen in Kraft sind.

Was die nur in ihre Erhaltung übergehende Meidlinger Hofstraße anbelangt, darf die Gemeinde Wien die gegenwärtigen Bestandnehmer dieses Straßengrundes in der Ausübung ihrer Rechte nicht hindern; die Rechte und Pflichten aus diesen Bestandverträgen verbleiben jedoch auch ferner dem Hofärar, welches der Gemeinde die ihr aus der vertragsmäßigen Benützung der Straße durch die Bestandnehmer etwa erwachsenden Kosten zu ersetzen hat. — Neue Verträge über die Benützung der Meidlinger Hofstraße darf das Hofärar während des Bestandes dieser Straße nur mit Zustimmung der Gemeinde Wien abschließen.

Abgesehen von den in diesem Übereinkommen enthaltenen Verbindlichkeiten ist das Eigentum der Gemeinde Wien in Bezug auf die sub a—c bezeichneten Straßenflächen vollkommen lastenfrei und unbeschränkt.

Hinsichtlich der Zulassung des Verkehrs von Last- und Geschäftswagen auf der Meidlinger Hofstraße ist die Gemeinde an keine Beschränkung gebunden.

Kanäle, Leitungen und sonstige Objekte sind jedoch nicht in diese Straße, sondern in den für die Ersatzstraße in Aussicht genommenen Grundstreifen einzulegen, wofür die Gemeinde kein Entgelt zu entrichten hat.

Im Falle einer Umlegung ist das Eigentum der Gemeinde in Bezug auf die verlegte Straße ebenso unbeschränkt, wie dies oben hinsichtlich der sub a—c genannten Straßenflächen festgesetzt ist.

Die Gemeinde Wien übergibt dem Hofärar und dieses übernimmt jenen Grundstreifen der Hiesinger Hauptstraße, welcher zum geradlinigen Abschlusse des Schönbrunner Parkes von der Ecke des Stallgebäudes beim Stödel bis zur sogenannten lichten Allee erforderlich ist, in das Eigentum.

Art. XV.

Beitrag zur Erhaltung der Lainzer Hofstraße.

Die Gemeinde Wien verzichtet auf die Beitragsleistung des Hofärars zu den von nun an auflaufenden Kosten für die Erhaltung der Lainzer Hofstraße, und entfällt somit die über diesen Gegenstand seinerzeit zwischen dem Hofärar und dem Bezirksstraßen-Ausschusse Hiesing geschlossene Vereinbarung.

Art. XVI.

Grundabtretung für die Quaistraße am linken Wienfluszufer.

Das Hofärar übergibt der Gemeinde Wien und letztere übernimmt zur Durchführung der Quaistraße am linken Wienfluszufer jene hofärarischen Grundflächen lastenfrei in das Eigentum, welche zwischen der dem Wienflusse zugekehrten Einfriedung des Schönbrunner Vorparkes und der linksseitigen Widerlagsmauer der Wienflußregulierung gelegen und in dem beigehefteten Plane E mit den Buchstaben m l ω t ρ e' i' h' g' f' e' d' b' m' m umschrieben und braun angelegt sind.

Diese Grundflächen bestehen aus den Kat.-Parzellen 797/1, E.-Z. 860 Penzing und 712, 716, 717, 718/1, 718/2, 715/1 und 715/2, inneliegend in der E.-Z. 722 des Grundbuches der Kat.-Gemeinde Penzing, beziehungsweise aus Teilflächen dieser Parzellen.

Unbeschadet der Widmung dieser Gründe zu Straßenzwecken ist die Gemeinde in ihrer Verfügung über dieselben, insbesondere was die Zulassung der Verkehrsmittel und die Einlegung von Kanälen, Rohrleitungen und sonstigen Objekten anbelangt, vollkommen unbeschränkt.

Die Gemeinde Wien ist jedoch verpflichtet, die bestehenden und den abgetretenen Grundstreifen durchquerenden Wasserläufe aus dem Schönbrunner Vorparke in den Penzinger Sammelkanal zu belassen.

Infolge der in diesem Artikel vereinbarten Grundabtretung entfällt die Überlassung von Grundflächen an das Hofärar, welche im Artikel XII al. 3 und 4 des zwischen dem Hofärar und der Kommission für Verkehrsanlagen abgeschlossenen Übereinkommens vom 21. März 1894 festgesetzt ist; desgleichen werden gegenstandslos die im Artikel XII al. 5 und 6 desselben Übereinkommens vereinbarten Servitutsbestellungen, sowie die in demselben Artikel al. 7 festgesetzte Verpflichtung des Hofärars.

Art. XVII.

Feldweg zur Kammermeierei Seiner Majestät in Schönbrunn.

Die Gemeinde Wien übergibt dem Hofärar und dieses übernimmt den als Kat.-Parzelle 657 im Verzeichnisse für öffentliches Gut der Kat.-Gemeinde Hiesing eingetragenen Feldweg zur Kammermeierei Seiner Majestät in Schönbrunn in das Eigentum (Plan G).

Auf dem abgetretenen Grunde ist die Servitut des Fahrweges zu gunsten der Gemeinde Wien einzuberleiben, welche Servitut durch die Organe der Gemeinde und die jeweiligen Pächter des städtischen Grundes Kat.-Parzelle 618/1 Hiesing ausgeübt werden wird.

Der Weg ist nicht von der Gemeinde Wien, sondern vom Hofärar, jedoch nur als Feldweg zu erhalten.

Die vorerwähnte Grundabtretung wird, lediglich zum Zwecke der Gebührenbemessung, einverständlich mit 4600 K bewertet.

Art. XVIII.

Bau und Betrieb der städtischen Straßenbahnen.

Das Hofärar gestattet den Bau und Betrieb der mit der Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 24. März 1899, N.-G.-Bl. Nr. 58, konzessionierten städtischen Straßenbahnlinien, insofern dieselben auf hofärarlichem Grundeigentume zur Ausführung gelangen sollen, ohne jedes Entgelt. Diese Bewilligung erstreckt sich auch auf die ganze Ausrüstung, sowie überhaupt das Zubehör der Bahnanlagen, in welchem die Speisefabel inbegriffen sind, ferner auf die Baulichkeiten, welche mit Zustimmung des Hofärars für Bahnzwecke auf dessen Eigentum errichtet werden. Sie schließt auch die Befugnis zu allen ordentlichen und außerordentlichen Erhaltungsarbeiten an den Bahnanlagen samt Zubehör in sich und gilt auf die Dauer der Konzession.

Die Gemeinde Wien nimmt den zwischen dem Hofärar und der Internationalen Elektrizitätsgesellschaft bestehenden Vertrag vom 27. Jänner 1890 zur Kenntnis und verpflichtet sich, das Hofärar für alle berechtigten Ansprüche schadlos zu halten, welche die genannte Gesellschaft aus diesem Vertrage anlässlich der Herstellung elektrischer Straßenbahnlinien im k. k. Prater etwa ableiten sollte.

Die Gemeinde Wien verpflichtet sich, am rechten Wienflußufer entlang dem k. k. Lustschlosse Schönbrunn keine Straßenbahn anzulegen, dann bei der Anlage der in der Konzessionsurkunde unter Post 65 angeführten Linie dieselbe über den Vorplatz der Schönbrunner Schloßbrücke so zu führen, daß mit Berücksichtigung der im Art. I vereinbarten Ausgestaltung der Schloßbrücke die Trasse in der möglichst kürzesten Richtung und senkrecht auf die Ase der Überbrückung gezogen und die Zahl der Masten thunlichst beschränkt wird; die Gemeinde verpflichtet sich, keine Verbindungskurve von der in der Konzessionsurkunde unter Post 65 angeführten Linie in die durch die vierfache Allee führende Linie herzustellen, ferner dafür Sorge zu tragen, daß durch die Ausführung der Oberleitung in der vierfachen Allee die Bäume dieser letzteren nicht beschädigt werden. Auf dem Vorplatze vor der Schönbrunner Schloßbrücke darf die Befestigung des Oberleitungsdrahtes nur mittels Auslegern stattfinden. — Endlich darf die Hauptallee im k. k. Prater, falls sie durch eine Straßenbahnlinie gekreuzt werden sollte, nur, und zwar unter vollständiger Wahrung des Baumbestandes, unterfahren werden.

Dem Hofärar bleibt unter allen Umständen das Recht gewahrt, bezüglich der Detailprojekte der auf seinem Grundeigentume befindlichen Linien Einwendungen zu erheben und bestimmte Forderungen zu stellen.

Art. XIX.

Entlastungskanal in der vierfachen Allee.

Das Hofärar erteilt seine Zustimmung zum Baue des Entlastungskanales in der vierfachen Allee, sowie des dazu gehörigen Notauslasses aus dem linksseitigen Wienflußsammelkanal samt Übersallskammer unter Zugrundelegung jener Projekte, welche von der Gemeinde Wien im eigenen Namen und im Vollmachtsnamen der Kommission für Verkehrsanlagen der k. k. Bezirkshauptmannschaft Hiezing-Umgebung vorgelegt worden sind.

Diese Zustimmung wird jedoch an die Bedingung geknüpft, daß die Anlage des Notauslasses in einer die Passanten der Überbrückung vor dem Lustschlosse Schönbrunn nicht belästigenden Weise erfolgt, und daß die Bäume der vierfachen Allee beim Kanalbaue auch an ihren Wurzeln nicht beschädigt werden.

Art. XX.

Bau des Lainzerbachkanales im XIII. Bezirke.

Was die über diesen Gegenstand zwischen dem Hofärar und der Gemeinde Wien obschwebende Frage, welche bei der von der k. k. Bezirkshauptmannschaft Hiezing-Umgebung am 27. September 1895 über das Projekt der Lainzerbacheinwölbung abgehaltenen wasserrechtlichen Verhandlung zur Erörterung gelangt ist, betrifft, so halten beide Teile ihren damals eingenommenen Rechtsstandpunkt bis auf weiteres aufrecht.

Art. XXI.

Auflassung der Siebenbrunner-Hofwasserleitung.

Die Verhandlung über die Auflassung der Siebenbrunner-Hofwasserleitung wird vorläufig vertagt und wird sich das Hofärar in dieser Angelegenheit abgefordert mit der Gemeinde Wien ins Einvernehmen setzen.

Art. XXII.

Revierement in dem Bezuge des Hochquellenwassers für die Hofgebäude.

Die Entscheidung über das Verlangen des Hofärars in betreff des Revierements in dem für die Hofgebäude angemeldeten Bezuge von Hochquellenwasser wird einverständlich vertagt.

Art. XXIII.

Unterbleiben einer Weiterverbauung des k. k. Augartens und des k. k. Praters.

Das Hofärar erklärt, daß eine Absicht, den k. k. Augarten und den k. k. Prater weiter zu verbauen, nicht besteht.

Die Gemeinde Wien nimmt diese Erklärung zur Kenntnis.

Art. XXIV.

Gemeindegabepauschale vom Hofstallgebäude.

Die Gemeinde Wien verzichtet auf das vom Hofärar entrichtete Gemeindegabepauschale jährlicher 21 K für das Hofstallgebäude C. 3. 320 im VII. Bezirke (alte N.-Nr. 174, Laimgrube) vom Jahre 1898 an.

Art. XXV.

Ersatzforderungen anlässlich des Gebrechens an der hofärarischen Wasserleitung in der Museumstraße.

In Bezug auf diesen Gegenstand erklären beide Teile an einander keine Ansprüche zu haben.

Art. XXVI.

Baulinie für das Gebäude D.-Nr. 7, Hofstallstraße.

Die Gemeinde leistet dafür Gewähr, daß die Baulinie für das Gebäude der k. ung. Leibgarde D.-Nr. 7 Hofstallstraße und D.-Nr. 1 Lerchenfelderstraße nach den aus dem beigehefteten Plane H ersichtlichen roten Linien bestimmt werde. Im Falle eines Umbaues dieser Realität wird das Hofärar den nach der erwähnten Baulinie zur Hofstallstraße und zur Lerchenfelderstraße entfallenden Grund der Gemeinde Wien unentgeltlich abtreten. Dagegen wird die Gemeinde Wien dem Hofärar außer den schon durch die Baulinie gegebenen Risaliten des Neubaus in der Hofstallstraße auch die Herstellung von Risaliten in der Lerchenfelderstraße bis zu 50 cm Tiefe unentgeltlich gestatten.

Art. XXVII.

Übergabe der beiderseits abgetretenen Grundflächen.

Die Übergabe, beziehungsweise Übernahme der nach diesem Übereinkommen wechselseitig abzutretenden Grundflächen in den physischen Besitz eines jeden Vertragsheiles findet innerhalb einer angemessenen Frist nach dem Abschlusse des Übereinkommens, jedenfalls aber ohne unnötige Verzögerung statt. Das Gleiche gilt von der Übergabe der Meidlinger Hofstraße in die Erhaltung der Gemeinde Wien.

Die Übergabe der im Artikel XI angeführten Grundflächen an die Gemeinde und der im Artikel XIII sub a) und b) angeführten Grundflächen an das Hofärar bleibt jedoch an die in jenen Artikeln enthaltenen Bedingungen geknüpft.

Mit dem Tage der Übergabe gehen Nutzungen und Lasten der abgetretenen Grundflächen nach Maßgabe dieses Vertrages auf den übernehmenden Teil über.

Anlässlich dieser Übergabe werden im Rahmen des vorliegenden Übereinkommens auch noch die in demselben nicht enthaltenen Einzelheiten hinsichtlich der betreffenden Grundabtretungen im beiderseitigen Einvernehmen zu ordnen sein.

Art. XXVIII.

Zurückziehung anhängiger Beschwerden und Einwendungen.

Mit Rücksicht auf die im Artikel II, IV und V getroffenen Vereinbarungen wird das Hofärar seine auf die betreffenden Angelegenheiten Bezug habenden, bei der k. k. Bezirkshauptmannschaft Hiebing-Umgebung eingebrachten Beschwerden vorbehaltlos zurückziehen.

Im Hinblick auf die im Artikel III enthaltene Vereinbarung wird ferner die Gemeinde Wien von ihrer in der betreffenden Angelegenheit bei der k. k. Bezirkshauptmannschaft Hiebing-Umgebung überreichten Beschwerde vom 22. Juli 1890, Z. 90.101, abstehen, während andererseits auch das Hofärar

die aus diesem Anlasse beim Wiener Magistrat gegen die Gemeinde Wien eingebrachte und nunmehr gleichfalls bei der k. k. Bezirkshauptmannschaft Gießing-Umgebung anhängige Beschwerde zurückziehen wird.

Unter Bezugnahme auf Art. XIX dieses Übereinkommens erklärt das Hofärar ferner alle Einwendungen fallen zu lassen, welche es gegen die in diesem Artikel angeführten Kanalbauprojekte bei den von der k. k. Bezirkshauptmannschaft Gießing-Umgebung abgehaltenen wasserrechtlichen Verhandlungen erhoben hat.

Art. XXIX.

Verkürzung über die Hälfte.

Beide Teile verzichten auf die Anfechtung dieses Übereinkommens wegen Verkürzung über die Hälfte.

Art. XXX.

Gebühren und Kosten der grundbücherlichen Durchführung.

Wenn und insoweit von diesem Übereinkommen Gebühren zu entrichten sind, trägt dieselben die Gemeinde Wien, welcher auch die Kosten der grundbücherlichen Durchführung zur Last fallen.

Dieses Protokoll wird in zwei Partien ausgefertigt, von welchen jeder Vertragsteil eines erhält.

Schlussbemerkung.

Alle vorstehenden Vereinbarungen sind als eine Einheit zu betrachten, daher eine Änderung oder Ablehnung einzelner derselben ausgeschlossen ist.

Somit wird das Protokoll geschlossen und unterzeichnet.

Für das Hofärar:

Er. k. u. k. Apostolischen Majestät Zweiter Obersthofmeister: Alfred Fürst v. Montenuovo m. p.

Franz Wettschl m. p., k. u. k. Erster Hofrat.

Für die Gemeinde Wien im eigenen Namen und im Vollmachtsnamen der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien (laut Orig.-Vollmacht vom 1. September 1894):

Dr. Karl Lueger m. p., Bürgermeister.

Dr. Max Weiß m. p., Magistrats-Sekretär.

Franz Berger m. p., Stadtbaudirektor.

Dieses Übereinkommen wurde mit dem Beschlusse des Wiener Gemeinderates vom 21. Dezember 1900, Z. 14.792, genehmigt.

Wien, am 4. Jänner 1901.

Dr. Karl Lueger m. p., Bürgermeister.

Leopold Brauneis m. p., Stadtrat.

Franz Fiedler m. p., Stadtrat.

Seine k. und k. Apostolische Majestät hat das vorstehende Übereinkommen mit A. h. Entschliessung vom 30. Jänner 1901 genehmigt. (Zuschrift des Obersthofmeisteramtes vom 1. Februar 1901, Z. 1074, beigezschlossen dem bei der Gemeinde Wien erliegenden Originale des Übereinkommens.)

5. Erhaltung der Ufer und Gerinne und Regulierung von Bächen.

Im Laufe des Berichtsjahres wurde die Teilstrecke des Schreiberbaches in Nußdorf, zwischen der Bahndamm (nächst dem Bahnhofe Nußdorf) und der Croicagasse einer Regulierung unterzogen, wobei die Ufer mit Holz versichert und die 2 Reden erneuert wurden. Die Gesamtkosten dieser Herstellung belaufen sich auf 10.406 K 10 h.

Für diverse Bachräumungen wurden 4877 K 64 h und für sonstige kleinere Ufererhaltungsarbeiten 11.500 K 50 h ausgegeben.

B. Verkehrsmittel.

a) Lohnfuhrwerk.

Fiaker und Einspänner. — Die Revision des Taxtarifes und der Betriebsordnung für die Fiaker und Einspänner im Wiener Polizeirayon beschäftigte den Magistrat auch im Jahre 1900, ohne daß es zu einer endgiltigen Neuregelung in dieser Angelegenheit kam. Durch die Einführung des Taxameters beim konzessionierten Lohnfuhrwerke wurden vielmehr wieder neue Fragen aufgerollt, deren Erledigung jedoch nicht möglich war, weil die Erfahrungen, die mit dem Taxameterapparate gemacht wurden, ein abschließendes Urteil noch nicht zuließen und die Sachlage bei dem starken Widerstreite der Meinungen der beteiligten Parteien auch sonst nicht vollständig geklärt war.

Die Zahl der mit Taxameterapparaten ausgerüsteten Einspänner stieg mit Ende des Jahres 1900 auf 403, die der Fiaker mit Taxametern auf 56.

Die Taxameterapparate wurden nicht mehr ausschließlich von der österreichischen Taxameterunternehmung beigelegt; auch die „Internationale Taxametergesellschaft“, deren Apparate behördlich zur Verwendung zugelassen wurden, vermietete 12 Apparate an Einspänner und 2 an Fiaker.

Die k. k. n.-ö. Statthalterei, welche bereits im Jahre 1899 an den Magistrat die Weisung hatte ergehen lassen, die Wechselstandplätze, deren Zulässigkeit sie, entgegen der Anschauung des Magistrates, deswegen bestritt, weil ihrer in der geltenden Betriebsordnung für die Fiaker und Einspänner im Wiener Polizeirayon nicht Erwähnung getan wird, als solche aufzulassen, beziehungsweise in freie oder fixe Standplätze umzuwandeln, wies als Rekursinstanz mehreren Taxameter einspannern auf Wechselstandplätzen ihren fixen Standort an und gestaltete auf diese Weise in ihrem Wirkungskreise bisherige Wechselstandplätze teilweise zu fixen Standplätzen, um so Raum für die Taxameterfuhrwerke zu gewinnen.

Gegen die Wechselstandplätze, beziehungsweise die sogenannten An- und Nachfahrplätze ist auch der Statthaltereierlaß vom 27. Februar 1900, Z. 100.172, gerichtet, der weiter auch die Frage der allmählichen Auflaffung aller fixen Standplätze, sowie die Auflaffung des Verbotes des Stapelns behandelt.

Hinsichtlich dieser Fragen, sowie betreffs der Frage der allgemeineren, eventuell obligatorischen Einführung des Taxameters holte der Magistrat auch das Gutachten der n.-ö. Handels- und Gewerbekammer ein, welche hierüber eine Enquete der beteiligten Kreise einberief und sodann folgendes Gutachten an den Magistrat erstattete:

1. Das Fiakergewerbe ist von den beabsichtigten Neuerungen vorläufig auszunehmen.
2. Die Auflaffung oder Umwandlung der fixen Standplätze, sowie der Wechsel-, Nachfahr- und Anfahrstandplätze der Einspänner hat zu entfallen.
3. Von der Abänderung des Artikels IV der Taxameterverordnung dahin, daß neue Lizenzen nur im Falle der Anwendung des Taxameters erteilt werden, ist Umgang zu nehmen.
4. Das Befahren eines fixen Einspännerstandplatzes (Haupt- oder Wechselstandplatz) soll gestattet sein, solange dort nicht ein für diesen Platz berechtigter Fuhrwerker Aufstellung nimmt.
5. Das Verbot des Stapelns, d. h. des langsamen Hin- und Herfahrens in den Straßen behufs Auffuchung von Fahrgästen wäre aufrecht zu erhalten und dieses Stapeln den Einspannern nur an Sonn- und Feiertagen zu gestatten.
6. Die langsame, schrittweise Retourfahrt unter eventueller Ausnahme eines Fahrgastes ist nicht als Stapeln aufzufassen und es wäre, um die Einspänner durch mißverständliche Auffassung der Bestimmung des § 16 der Betriebsordnung nicht unnötigen Abstrafungen auszusetzen, diese Erlaubnis in der Betriebsordnung ausdrücklich festzusetzen.

7. Die im § 16 der Betriebsordnung vorgesehenen freien Standplätze vor öffentlichen Lokalen und Stationen sind im Einvernehmen mit der Einspannergenossenschaft möglichst günstig zu postieren.

8. Es wären freie Standplätze vor den Stadtbahnstationen und in den Sommerfrischen zu errichten.

9. Die k. k. n.-ö. Statthalterei soll darauf bedacht sein, eine Konkurrenz von Taxameter-Unternehmungen und Begünstigungen für Fahrpreisanzeigererfinder zu schaffen.

10. Der Taxameter wäre für das Einspannergewerbe, und zwar nur für das Einspannergewerbe obligatorisch erst dann einzuführen, wenn

- a) der Mietpreis höchstens 30 h per Tag beträgt;
- b) die Unternehmungen sich verpflichten, auch zweijährige Verträge abzuschließen;
- c) die Taxameter so konstruiert sind, daß die Zeittaxe erst nach 4 K, und zwar automatisch einspringt und
- d) eine Erhöhung der Nachtaxe in der Weise eintritt, daß der Betrag von 60 h schon bei 300 Metern und von 10 h bei weiteren je 150 Metern fällig wird und
- e) daß vom Zeitpunkte der Erlassung einer Verordnung über die obligatorische Einführung des Taxameters den Einspannern eine Übergangsfrist von einem Jahre zur Anbringung des Apparates gewährt wird.

11. Auf eine anständige Ausstattung der Einspannerwagen und Kutscher wäre hinzuwirken.

Von sonstigen Erlässen der k. k. n.-ö. Statthalterei seien hier noch folgende erwähnt:

Der Erlaß vom 22. Februar 1900, Z. 96.467 ex 1899, betreffend die Abschaffung der Stundenpässe bei den Fiakern und Einspannern;

der Erlaß vom selben Datum, Z. 97.554 ex 1899, betreffend die Regelung der Kontrolle des turnusmäßigen Bahnhofsdienstes;

der Erlaß vom selben Datum, Z. 1800, betreffend die obligatorische Einführung einer besonderen Radmarkierung der Taxameterwagen einerseits und eines Verbotes der Führung der Freifahne oder ähnlicher Zeichen bei taxameterlosen Fiakern und Einspannern andererseits;

der Erlaß vom 23. März 1900, Z. 25.633, betreffend die Eingabe des Vereines der Kutscher und deren Hilfsarbeiter in Österreich wegen Abschaffung des Systemes der unbefugten Verpachtung von Fiakern- und Einspannerberechtigungen;

der Erlaß vom 15. September 1900, Z. 76.234, betreffend das Einschreiten einiger Fiaker und Einspanner wegen Abstellung des Mißbrauches, daß die Einspanner- und Fiakerkutscher mit Ausnahme des jeweilig als ersten am Standplatze stehenden in der Regel sich nicht bei den ihnen seitens ihrer Arbeitsgeber anvertrauten Gespannen, sondern meistens in den umliegenden Wirts- und Kaffeehäusern aufhalten.

Hinsichtlich aller in den vorangeführten Erlässen berührten Angelegenheiten beauftragte die k. k. n.-ö. Statthalterei den Magistrat, dieselben in die Verhandlung über die Revision der Betriebsordnung für die Fiaker und Einspanner im Wiener Polizeirath einzubeziehen und zu berücksichtigen.

Die vom Magistrate bereits in den Vorjahren begonnene Aktion wegen Neu-systemisierung der Fiakern- und Einspannerstandplätze wurde im Berichtsjahre fortgesetzt und betreffs der Mehrzahl der Bezirke durch definitive Regelung zum Abschlusse gebracht.

Bemerkenswert ist noch die Entscheidung des k. k. Ministeriums des Innern vom 27. März 1900, Z. 9132, womit die Zulässigkeit der Verpachtung von Einspanner-, beziehungsweise Fiakerkonzessionen ohne gleichzeitige Mitübergabe der Betriebsmittel ausgesprochen wurde.

Der Automobilbetrieb beim konzessionierten Lohnfuhrwerke wurde über Einschreiten der Wiener Fiakergenossenschaft mit dem Erlasse der k. k. n.-ö. Statthalterei vom 17. März 1900, Z. 111.016, für die Zeit bis zum Inkrafttreten der neu zu erlassenden definitiven Betriebsordnung für die Fiaker und Einspanner auf Grund des § 54 al. 2 der Gewerbeordnung unter Zulässigkeitserklärung der fakultativen Verwendung von Motorwagen im Betriebe dieser Gewerbe in nachfolgender Weise geregelt:

a) Für die Benützung von Motorwagen im Betriebe der konzessionierten Fiaker- und Einspannergewerbe im Wiener Polizeirayon gelten die in der Statthaltereiverordnung vom 19. September 1899, L.-G.-Bl. Nr. 49, für Automobilwagen enthaltenen, sowie die sinngemäß anwendbaren Vorschriften der Betriebsordnung für obige Gewerbe vom 1. Dezember 1891, L.-G.-Bl. Nr. 53, 4. Mai 1892, L.-G.-Bl. Nr. 25 und 6. Mai 1898, L.-G.-Bl. Nr. 20.

b) Die Lenkung der Automobilwagen dürfen nur solche Personen besorgen, welche ihre vollständige Vertrautheit sowohl mit der eigentlichen Lenkung, als auch mit der Wartung und Bedienung derartiger Fahrzeuge darzutun vermögen und welche außerdem, wenngleich nicht dem Erfordernisse der Eignung zum Pferdelenken, so doch allen übrigen im § 8 der Betriebsordnung vom 1. Dezember 1891, L.-G.-Bl. Nr. 53, vorgeschriebenen Voraussetzungen für Wagenlenker entsprechen.

Die für Lenker von Automobilwagen seitens der k. k. Polizeidirektion in Wien auszustellenden Fahrholleten (Legitimationskarten) haben die Zulassung der betreffenden Personen speziell als Automobilkenner (Automobilführer) zu bestätigen.

c) Die Automobilwagen dürfen nur nach Ausrüstung mit polizeibehördlich genehmigten selbsttätigen Fahrpreisanzeigern (Taxametern) in Betrieb gesetzt werden.

Die Taxameter sind derart anzubringen, daß sie vom Lenksitze aus leicht gehandhabt werden können und daß die Fahrpreis Scheibe dem Wageninnern zugekehrt ist.

Als Maximaltarif gilt für die auf Grund von Fiakerkonzessionen in Betrieb gestellten Automobilwagen (Fiakerautomobile) der unter Punkt 1 und für die auf Grund von Einspannerkonzessionen in Verwendung kommenden Automobilwagen der unter Punkt 2 des Anhanges zur Statthaltereiverordnung vom 6. Mai 1898, L.-G.-Bl. Nr. 20, kundgemachte Tarif.

d) Jeder auf Grund einer Fiaker- oder Einspannerkonzession in Betrieb gelangende Automobilwagen hat dieselbe Nummer im Sinne der §§ 5 und 7 der Betriebsordnung zu führen, wie der durch ihn ersetzte bespannte Wagen; behufs Erleichterung der betriebspolizeilichen Überwachung jedoch sind Automobile auf Grund von Einspannerkonzessionen mit dem Buchstaben „E“ über den Wagennummern zu bezeichnen.

e) Bei Automobilwagen auf Grund von Einspannerkonzessionen dürfen die Räder einen gelben Anstrich besitzen; bei Fiakerautomobilen ist dieser Anstrich nicht gestattet.

f) Die Automobilkenner sind unbeschadet ihrer Verpflichtung zur Befolgung des Art. V, alinea 3 der Statthaltereiverordnung vom 6. Mai 1898, L.-G.-Bl. Nr. 20, gehalten, ein Druckexemplar der Statthaltereiverordnung vom 19. September 1899, L.-G.-Bl. Nr. 49, sowie — und zwar unter dem Titel: „Vorschriften für den Automobilbetrieb im konzessionierten Fiaker- und Einspannergewerbe im Wiener Polizeirayon (Statthaltereierlaß vom 17. März 1900, Z. 111.016 ex 1899)“ auch ein Druckexemplar der Punkte a bis g dieses Statthaltereierlasses bei sich zu führen und den Fahrgästen auf Verlangen zur Einsicht vorzulegen.

g) Die unter den Punkten a bis f dieses Erlasses enthaltenen Vorschriften sind für die Ausübung von lediglich auf Fiakerautomobile oder lediglich auf nach dem Einspannertarife verkehrende Automobilwagen lautenden Konzessionen nach § 15, Punkt 4 der Gewerbeordnung analog maßgebend, jedoch mit der Abweichung, daß auf Grund solcher Gewerbeskonzessionen Wagen mit Pferdebespannung nicht benützt werden dürfen.

Anlässlich dieser provisorischen Regelung wurde der Magistrat seitens der k. k. n.-ö. Statthalterei auch angewiesen, in die zum Zwecke der Revision der Betriebsordnung sowie des Maximaltaxtarifes für die Fiaker und Einspanner aufgetragenen meritorischen Verhandlungen auch die Frage der definitiven Regelung des motorischen Betriebes bei diesen Gewerben unter Bedachtnahme auf die vorstehenden Direktiven einzubeziehen.

jeinerzeit die geeigneten Anträge zu stellen und insbesondere zu berichten, ob nicht etwa für den Automobilbetrieb bei den in Rede stehenden Gewerben statt zweier bloß ein Maximaltarif festzusetzen wäre.

Der erste Automobilfiaker wurde am 19. November 1900 von der registrierten Genossenschaft „Automobil“, an welche Gustav Migotti die ihm vom Wiener Magistrate mit Dekret vom 4. November 1899, Z. 184.062/1899 verliehenen 16 Automobilfiakerlizenzen mit gewerbebehördlicher Genehmigung verpachtet hatte, von dem Standplatz 1., Himmelpfortgasse Nr. 33 aus in Verkehr gebracht.

Schon anlässlich der Konzessionsverleihung war dem Gustav Migotti bekannt gegeben worden, daß er sich vor Aufnahme des Betriebes obiger Automobilfiaker wegen Überlassung des zur Aufstellung der Motorwagen bestimmten Straßengrundes an die Gemeinde Wien als Eigentümerin dieses Straßengrundes zu wenden, beziehungsweise deren Zustimmung zu dieser Straßenstandplatzbenützung zu erwirken habe. Da Migotti gegen diesen Bescheid an die k. k. n.-ö. Statthalterei rekurierte und diese Behörde dem Rekurse Folge gab, ergriff die Gemeinde Wien dagegen den Rekurs an das k. k. Ministerium des Innern, welches aber die Statthaltereientscheidung bestätigte.

Hierauf brachte die Gemeinde Wien zufolge Beschlusses des Gemeinderates vom 4. Mai 1900 in dieser Angelegenheit die Beschwerde bei dem k. k. Verwaltungsgerichtshofe ein, über welche jedoch im Berichtsjahre nicht mehr entschieden wurde.

Die Bedingungen, unter welchen die Aufstellung von Automobilfiakern auf städtischem Straßengrunde zuzulassen wäre, wurden vom Wiener Stadtbauamte zusammengestellt.

Hinsichtlich der Numerierung der Automobilfiaker ist zu bemerken, daß der Magistrat beabsichtigte, die Numerierung dieser Fahrzeuge abge sondert von den übrigen unter Beifügung eines den Automobilbetrieb andeutenden Zusatzes durchzuführen. Diesfalls ordnete jedoch die k. k. n.-ö. Statthalterei unter Hinweis auf den Erlaß vom 17. März 1900, Z. 111.016, an, daß von einer abgesonderten Numerierung abzusehen sei, und daß die Automobilfiaker mit den fortlaufenden Nummern zu versehen seien.

Fiaker. Die Zahl der Fiakerkonzessionen erfuhr im Jahre 1900 nur eine Vermehrung um zwei, welche von der k. k. n.-ö. Statthalterei im Rekurswege für Taxameterbetrieb verliehen wurden. Die Gesamtzahl der Fiakerlizenzen betrug im Berichtsjahre mit Hinzurechnung der 16 Automobilfiaker 997. Außer den bereits anlässlich der Konzessionsverleihung den Automobilfiakern zugewiesenen acht Standplätzen im I. Bezirke: Himmelpfortgasse, Karlsplatz, Fichtegasse, Abrechtsgasse, Elisabethstraße Reichsratsstraße vom Schmerlingplatze ab, Reichsratsstraße hinter der Universität und Grillparzerstraße, Ecke der Ringstraße, wurde im Jahre 1900 ein neuer Fiakerstandplatz für vier Wagen im V. Bezirke in der Pilgramgasse vor dem Hause Nr. 9/11 und ein zweiter im I. Bezirke in der Wallnerstraße vor den Häusern Nr. 1 und 1a für drei Wagen errichtet; später wurde letzterer Standplatz erweitert für fünf Wagen.

Verlegt wurde der Standplatz im VI. Bezirke, Getreidemarkt auf die gegenüberliegende Straßenseite.

Einspänner. Konzessionen für Einspänner wurden vom Wiener Magistrate im Jahre 1900 nicht verliehen; dagegen erhielten im Rekurswege 19 Unternehmer 53 Lizenzen für Taxameterbetrieb. Die Gesamtzahl der Einspänner betrug im Berichtsjahre 1794.

Seitens des Magistrates wurde im Jahre 1900 nur ein neuer Einspännerstandplatz, und zwar im IX. Bezirke vor den Häusern Währingerstraße Nr. 37/39 errichtet. Durch

die k. k. n.-ö. Statthaltereien wurden und zwar für Taxameter einspanner folgende neue Standplätze geschaffen: Im II. Bezirke Valeriestraße Nr. 16 und Nordbahnhof; im III. Bezirke Boerhavegasse Nr. 39; im IV. Bezirke Alteggasse Nr. 40; im VI. Bezirke Gumpendorferstraße, bei der Stadtbahnhaltestelle, und Magdalenenstraße, gegenüber dem Schikanedersteg; im IX. Bezirke Franz Josefs-Bahnhof; im XX. Bezirke Klosterneuburgerstraße, Ecke Wallensteinstraße.

Standplatzverlegungen fanden betreffs der nachbezeichneten Einspannerstandplätze statt: Im I. Bezirke von Kärntnerstraße Nr. 57—63 vor das Haus Giselstraße Nr. 14, beziehungsweise Ringstraße, Ecke der Kärntnerstraße; im III. Bezirke von Hauptstraße Nr. 118 vor die Häuser Nr. 114 und 116 und Hintere Zollamtsstraße auf die gegenüberliegende Straßenseite; im VII. Bezirke Kaiserstraße, teilweise in die Mariahilferstraße vor die Häuser Nr. 122/124 und Neubaugasse Nr. 79/83 vor die Häuser Nr. 41 und 43 der Verchenfelderstraße, beziehungsweise Nr. 32 und 36 der Neustiftgasse.

Provisorische Standplatzzuweisungen fanden statt für die Einspanner der Standplätze I., Postgasse und II., Untere Donaustraße; für die letzteren wurde ein provisorischer Teilstandplatz in der Praterstraße vor dem Hause Nr. 15 bestimmt.

Stadtlohnfuhrgewerbe. Dieses freie Gewerbe wurde zu Ende des Jahres 1900 von insgesamt 339 Personen ausgeübt; die Zahl der Stadtlohnfuhrwerke betrug 1118.

Die Aufstellung von Stadtlohnwagen vor dem Grand Hotel im I. Bezirke bildete einen steten Beschwerdepunkt der Wiener Fiakergenossenschaft und erlosß hierüber der Erlaß des k. k. Ministeriums des Innern vom 19. Dezember 1899, Z. 35.480, womit die gewerbepolizeiliche Regelung dieser Angelegenheit dem Wiener Magistrat im Einvernehmen mit der k. k. Polizeidirektion überlassen wurde. Die bezüglichen Verhandlungen wurden bei dem magistratischen Bezirksamte für den I. Bezirk eingeleitet.

Stellwagen. — Den allgemeinen Stellwagenverkehr besorgten im Jahre 1900 11 Unternehmer mit zusammen 707, beziehungsweise 709 Lizenzen — und zwar:

1. Die Wiener General-Omnibusgesellschaft mit 464 Lizenzen auf 34 Linien;
2. die österreichische Omnibusgesellschaft mit 183 Lizenzen auf 10 Linien;
3. Dieß und Hengl mit 15 Lizenzen auf den Linien Mauer—Wien (I., Glückgasse), beziehungsweise Wien (XIII., Stadtbahnstation Hiezing) und Wien XIII., Speisingerstraße—Wien (I., Glückgasse);
4. Michael und Theresie Ritzlers Erben mit 16 Lizenzen auf der Linie Ottakring—Hof (beziehungsweise zeitweise Liebhartstal—ehemalige Verchenfelderlinie);
5. Johann Redler mit 1 Lizenz auf der Linie Fischamend—Wien (III., Hauptstraße, Hotel roter Hahn);
6. Mathias Röhringer mit 2 Lizenzen auf der Linie Schwedat—Wien (I., Wollzeile);
7. Berta Wannenmacher mit 20 Lizenzen auf der Linie Sievering—Hof und Grinzing—Hof.
8. Franz Preßel mit 1 Lizenz auf der Strecke Schwadorf—Wien (III., Hauptstraße 40);
9. Theresie Gerbert von Hornau mit 2 Lizenzen auf der Strecke Praterstern—Hotel Theresienhof (II. Bezirk); später mit 4 Lizenzen auf der Strecke Wipplingerstraße—Hotel Theresienhof (Automobilomnibus);

10. Johann Wolf mit 2 Lizenzen auf der Strecke XVIII., Salmannsdorf — IX., Lustkandlgasse;

11. Johann Hackenberg mit 1 Lizenz auf der Strecke Klosterneuburg—Wien, I., Judenplatz.

Hotelomnibusse, welche lediglich für die Beförderung von Hotelgästen von und zu den Bahn- und Dampfschiffstationen bestimmt sind, besitzen: das Grand Hotel (2 Lizenzen), das Hotel Imperial (1 Lizenz), das Hotel Bristol (1 Lizenz), das Hotel Metropole (1 Lizenz), das Hotel Continental (1 Lizenz), das Hotel Kummer (1 Lizenz), und für das Hotel Erzherzog Karl (1 Lizenz) die Wiener General-Omnibusgesellschaft.

Neue Stellwagen-Konzessionen erhielten die österreichische Omnibusgesellschaft für die Strecke Ottakring (Haltestelle der Vorortelinie der Stadtbahn)—Praterstern (Ecke Franzensbrückenstraße), Johann Wolf für die Strecke Salmannsdorf—Währingerlinie, Franz Preßl für die Strecke Schwadorf—Wien (Übertragung von Lorenz Dunst) und Theresie Gerbert von Hornau für einen Automobil-Omnibusverkehr auf der Strecke Praterstern—Hotel Theresienhof (später abgeändert auf die Strecke Praterstern—Wipplingerstraße).

Außer Betrieb kamen folgende Stellwagenverbindungen (sämtlich bisher von der österreichischen Omnibusgesellschaft betrieben): Neugersthof—Stefansplatz (beziehungsweise Sofienbrücke), Salmannsdorf—Währingerlinie (später von Johann Wolf übernommen), Salmannsdorf—Pölsleinsdorf, Praterstern—Handelskai.

Verlängert wurde die Stellwagenstrecke der Wiener General-Omnibusgesellschaft Nordwestbahn—Märzstraße bis zur Illekstraße im XIV. Bezirke.

Neue Omnibus-Standplätze wurden errichtet: für die Wiener General-Omnibusgesellschaft im XIV. Bezirke Illegasse, für die österreichische Omnibusgesellschaft im XVI. Bezirke, Kulmgasse (an Stelle des wieder aufgegebenen Standplatzes XVII., Esterleinplatz); für Theresie Gerbert von Hornau im I. Bezirke, Wipplingerstraße 27; für Johann Wolf im IX. Bezirke Währingerlinie beim Hause Lustkandlgasse 2.

Der Wiener General-Omnibusgesellschaft wurde zufolge Stadtratsbeschlusses vom 22. November 1900 die Bewilligung zur Aufstellung einer Expeditions-hütte in der Franzensbrückenstraße nächst dem Praterstern erteilt.

Neue Vorreit-, beziehungsweise Umspannpferde-Standplätze wurden errichtet: für die Wiener General-Omnibusgesellschaft im XV. Bezirke, Mariahilfergürtel bei dem Hause Nr. 1; für die österreichische Omnibusgesellschaft in der Zimmermannsgasse gegenüber dem Hause Nr. 2; für die österreichische Omnibusgesellschaft in der Comeniusgasse gegenüber dem Hause Nr. 2; für die österreichische Omnibusgesellschaft in der Währingerstraße, zwischen den Häusern Nr. 162c und 162d.

Verlegt wurde der Vorreitpferde-Standplatz XV., Goldschlagstraße Ecke Löhrgasse, zuerst auf den Reithoferplatz Nr. 7 (Ecke Tannengasse) und später auf die gegenüberliegende Straßenseite.

Neue Fahrtarife wurden genehmigt für die Kitzlersche Stellwagenunternehmung und für Berta Wannenmacher (Sonn- und Feiertagstarif).

Ein Automobil-Omnibusverkehr wurde durch Theresie Gerbert von Hornau auf der Strecke Praterstern—Hotel Theresienhof ins Leben gerufen.

Ferner brachte Karl Bondy ein Gesuch um Verleihung einer größeren Anzahl neuer Stellwagenkonzessionen für Automobilverkehr ein, doch fand dieses Ansuchen, das mannigfache Erhebungen notwendig machte, im Berichtsjahre noch keine Erledigung.

Außer dem regulären Stellwagenverkehr wurde noch ein zeitweiliger Stellwagendienst unterhalten zur Rotunde (Barnum & Bailey) zum Ausstellungsplatze der k. k. Landwirtschaftsgesellschaft, zum Sophiensäle, zur Ruderregatta, sowie zur Zeit des Gräberbesuches am 1. und 2. November von und zu den Friedhöfen.

b) Verkehr auf dem Donauströme und Donaukanale.

Mit Statthaltereierlaß vom 31. Jänner 1900, Z. 4733, wurde dem Magistrate bekanntgegeben, daß der Vertrag mit der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft wegen Markierung der Fahrlinien auf 5 Jahre verlängert wurde.

Dem Johann Wohlmuth wurde mit Statthaltereierlaß vom 27. Juni 1900, Z. 57.174, die Konzession für eine Überfuhr mit dem Propeller „Charlotte“ anstatt eines Benzinmotors zwischen Rußdorf und Jedleseer erteilt, ferner wurde mit Statthaltereierlaß vom 24. August 1900, Z. 69.696, die Verlegung dieser Überfuhr nach Strom-Kilometer 5·2 am linken Ufer bewilligt.

Verlängerungen von Konzessionen für Rollüberfuhren wurden erteilt:

1. Laut Statthaltereierlaß vom 20. April 1900, Z. 28.041, an Anton Wagner für eine Rollüberfuhr unterhalb der Wassergasse bis 14. Mai 1905.

2. Laut Statthaltereierlaß vom 5. April 1900, Z. 28.242 ex 1900 an Theresia Leeb für eine Rollüberfuhr unterhalb der Krieglergasse gegenüber dem Schütteldurchgange bis zum 15. Mai 1905.

Mit Statthaltereierlaß vom 12. April 1900, Z. 33.457 ex 1900, wurde nachfolgende Kundmachung betreffend die Beschränkung des freien Rudererschiffahrtsverkehrs im Wiener Donaukanale unterhalb der Augartenbrücke erlassen:

„Zum Zwecke eines gesicherten Betriebes der derzeit in Ausführung begriffenen Kaimauerbauten im Wiener Donaukanale wird in Abänderung der diesfalls geltenden Vorschriften angeordnet:

1. Der freie Rudererschiffahrtsverkehr im Wiener Donaukanale von der Augartenbrücke abwärts ist während des heurigen Jahres vom 1. Mai angefangen auf folgende Tage und Stunden beschränkt:

Sonntag von 9 Uhr vormittags bis 1 Uhr nachmittags, Mittwoch von 4 Uhr nachmittags bis halb 8 Uhr abends, eventuell bis zum Eintritte der Dämmerung.

2. Die Durchfahrt durch die Ferdinandsbrücke ist nur in der rechtsseitigen Brückenöffnung gestattet und sind die zur Ausführung der Kaimauerarbeiten erforderlichen schwimmenden Betriebsmittel während der vorbezeichneten Zeiträume vom rechten Donaukanalufer derart zu verstellen, daß der Schiffsverkehr ungehindert erfolgen kann.

3. Die Ankunft jedes Ruderfahrzeuges, das am Mittwoch in die Donaukanalstrecke unterhalb der Augartenbrücke einfahren will, ist tagsvorher der k. k. Donaukanal-Inspektion in Rußdorf telegraphisch anzuzeigen.

4. Diese Vorschriften finden jedoch auf die mit Pferden getriebenen Gegenzüge keine Anwendung.“

Mit Statthaltereierlaß vom 13. August 1900, Z. 67.223 ex 1900, wurde nachfolgende Abänderung obiger Kundmachung angeordnet:

1. „Die freie Durchfahrt von großen Ruderschiffen und Flößen über 7 m Breite durch die Ferdinandsbrücke ist vom 20. August 1900 bis auf Weiteres nicht gestattet.

2. Diese Wasserfahrzeuge haben einer unterhalb der Stefaniebrücke am linken Kanalufer aufgestellten, entsprechend ausgerüsteten Auffangpartie zuzufahren, die sie unentgeltlich auffangen und durch die linksseitige Öffnung der Ferdinandsbrücke durchhängen wird.

3. Die durch die vorstehenden Bestimmungen nicht abgeänderten Vorschriften der Statthaltereirundmachung vom 12. April 1900, Z. 33.457 bleiben in Kraft.“

Über Statthaltereierlaß vom 21. März 1900, Z. 27.040, fand am 26. März eine kommissionelle Besprechung unter Beiziehung aller Schiffahrtsinteressenten bei der Schleusenanlage in Rusdorf statt, um nachfolgende, die Schifffahrt betreffende Fragen zu erörtern:

1. Die Voraussetzungen, unter welchen die Abperrvorrichtung überhaupt eingestellt wird und welcher Wasserstand während dieser Zeit im Donaukanale gehalten werden soll.
2. Die Bestimmung der Lände- und Warteplätze.
3. Das Auffangen und Lavieren der einfahrenden Ruderfahrzeuge.
4. Die Provisorial-Bestimmungen hinsichtlich der Abperrung bis zur Fertigstellung der derzeitigen Waggerungsarbeiten.

Es wurde hiebei vereinbart:

1. Daß die Abperrvorrichtung wegen der im Donaukanale befindlichen Raibauten vom 15. April für das heurige Jahr bei Überschreiten des Wasserstandes von 0.50 über ö. N.-P. im Donaukanale einzustellen ist und daß der Wasserstand nicht unter dieser Höhenmarke zu senken ist.

2. Daß die Schiffe bei geschlossener Abperrvorrichtung durchzuschleusen sind.

3. Daß als Lände- und Warteplatz der Ruchelauerhafan, eventuell die Kahlenbergerlande zu dienen hat, woselbst auch die vollen Rudererfahrzeuge durch eigene Auffangpartien aufgefangen werden und sodann durch einen von der Donauregulierungs-Kommission beigegebenen Dampfer zur Schleuse überstellt werden.

4. Als Schleusenzeit für die einfahrenden Ruderfahrzeuge wurde an Wochentagen die Zeit von 9 Uhr früh bis zur einbrechenden Dämmerung, an Sonntagen von 9 Uhr früh bis 12 Uhr mittags festgesetzt; für das Aus- und Einschleusen der Schlepper der Dampfschiffahrts-Gesellschaft und das Ausschleusen der mit Pferden getriebenen Gegenzüge die Zeit von 6 Uhr früh bis 9 Uhr früh.

Das Lavieren und Remorquieren von Schleppern und sonstigen Fahrzeugen im Donaukanale von der Schleuse bis zur Lugartenbrücke ist, solange die freie Einfahrt in den Donaukanal nicht stattfindet, jeden Tag vom Tagesanbruche bis 9 Uhr früh gestattet.

Wegen Verlegung der Fischergeschirre fanden im Laufe des Sommers diverse Besprechungen statt und wurde dann mit Statthaltereierlaß vom 12. September 1900, Z. 78.603, folgendes eröffnet:

„Auf Grund des Ergebnisses der Lokalverhandlung vom 27. August 1900, beziehungsweise auf Grund des über dieselbe aufgenommenen Protokolles, welches einen integrierenden Bestandteil dieser Erledigung bildet, findet die k. k. n.-ö. Statthalterei die Verstellung der Fischergeschirre und der Obstzillen von ihren bisherigen Haltstellen im Wiener Donaukanal auf die in der zu liegenden Protokollsabschrift bezeichneten Uferstrecken, d. i. das linke Donaukanalufer zwischen Brigitta- und Lugartenbrücke ab 15. September 1900 zu verfügen, gleichzeitig die Besitzer der Fischergeschirre und der Obstzillen zur genauen Einhaltung der in dem Verhandlungsprotokolle getroffenen Bestimmungen zu verpflichten und endlich anzuordnen, daß die Besitzer der Fischergeschirre bei Überstellung derselben das Einvernehmen mit der k. k. Donaukanal-Inspektion zu pflegen haben.“

C. Straßenpolizei.

Zur Regelung des Straßenverkehrs wurden folgende Verfügungen getroffen:

1. Kundmachung des Wiener Magistrates vom 29. Dezember 1899, Z. 214.343, betreffend die Prüfung von Automobilen.

2. Kundmachung des Wiener Magistrates vom 4. Jänner 1900, Z. 199.209, betreffend das Verbot des Schnellfahrens auf der Mspornbrücke.

3. Kundmachung des Wiener Magistrates vom 11. Jänner 1900, Z. 116.507, betreffend die Regelung des schweren Lastenfuhrwerkes anlässlich der Aufnahme des Betriebes auf der Straßenbahnlinie „Margaretenplatz—Mserstraße“.

4. Statthaltereierlaß vom 15. Jänner 1900, Z. 114.754, betreffend die Aufstellung von Lohnfuhrwagen vor und hinter dem Grand Hotel.

5. Die k. k. Polizei-Direktion hat am 20. Februar 1900, Z. 3743/V A, nachstehende Automobil- und Radfahrordnung erlassen:

„Auf Grund der §§ 25, beziehungsweise 9, der provisorischen Automobil- und Radfahrordnungen vom 19. September 1899, L.-G.-u. V.-Bl. Nr. 49 und vom 13. April 1897, L.-G.-u. V.-Bl. Nr. 23, wird, unter Aufhebung der gegenwärtig für Wien geltenden besonderen Polizeivorschriften hinsichtlich des Radfahrverkehrs vom 1. Mai 1898 nach mit dem Wiener Magistrate gepflogenen Einvernehmen nachstehendes verordnet:

Die Durchfahrt durch die k. k. Hofburg, sowie das Befahren der Prater-Hauptallee und der zwischen dieser und der Laufbergergasse gelegenen Abzweigung der Prater-Gürtelstraße mit Automobilen (Motorrädern) oder mit Fahrrädern, einschließlich des Radfahrens ist untersagt.

Das Befahren der Radfahrwege im k. k. Prater, sowie des Kiefmanzegg-Radfahrweges mit Automobilen oder mit Motor-Drei- oder -Vierrädern ist verboten.

Die Militärexerzierplätze dürfen nur, wenn auf denselben keine Truppenübungen stattfinden, und nur zu Berufszwecken, also nicht zum Sport, von Radfahrern durchquert werden.

Die Prater-Hauptallee darf von Radfahrern (einschließlich der Motor-Zweiräder) bis 1 Uhr nachmittags fahrend, später nur schiebend, an nachstehenden vier Stellen übersezt werden:

1. nächst dem 1. Kaffeehause,
2. gegenüber der Kaiserallee,
3. nächst dem I. Rondeau in der Richtung von und zu der Kriean,
4. bei der Einmündung der alten Lusthausstraße.

Dagegen ist die Übersezung der Hauptallee mit Automobilen (Motor-Drei- oder Vierrädern), nur nächst dem I. Rondeau (Schlachthausgasse) in der Richtung von und zu der Kriean, und zwar lediglich in der Vormittagszeit bis längstens 1 Uhr und nur im Schritttempo, gegen Widerruf gestattet.

Die Benützung von nicht öffentlichen Kommunikationen (freien Plätzen, Gartenanlagen zc.) durch Automobile und Fahrräder ist jeweilig von der Bewilligung des Grundeigentümers abhängig.

Automobil- und Radfahrer sind im allgemeinen den bestehenden Vorschriften für das leichte Fuhrwerk unterworfen und haben überdies gegebenen Falles den besonderen Weisungen der Polizeiorgane hinsichtlich der einzuschlagenden Fahrrichtung oder wegen Änderung des Fahrtempos und eventuell deren Aufforderung zum Anhalten oder Absteigen ohne Weigerung Folge zu leisten.

Übertretungen dieser Fahrvorschriften werden nach der Ministerialverordnung vom 30. September 1857, R.-G.-Bl. Nr. 196, mit Geld bis zu 200 K oder mit Arrest bis zu 14 Tagen bestraft.“

6. Der Statthaltereierlaß vom 17. März 1900, Z. 111.016, betreffend den Betrieb des Fiaker- und Einpännergewerbes mit Automobilwagen ist bereits im Abschnitte „B. Verkehrsmittel, a) Lohnfuhrwerk“ (Seite 171) angeführt worden.

7. Kundmachung des Wiener Magistrates vom 15. März 1900, Z. 46.561, betreffend das Verbot des Befahrens der Straßenbahngleise nächst dem Südbahnhofe durch anderes Fuhrwerk als durch Straßenbahnwagen.

8. Kundmachung des Wiener Magistrates vom 25. März 1900, Z. 23.271, betreffend die Trottoirbespüzung. (Bezüglich des Inhaltes dieser Kundmachung vergl. Seite 163 des Verwaltungsberichtes pro 1899.)

9. Statthaltereierlaß vom 6. April 1900, Z. 28.985, betreffend die Verpflichtung zur Anbringung der Adreßtafel des Eigentümers an Packtricycles und Motorwagen.

10. Kundmachung des Wiener Magistrates vom 21. Juni 1900, Z. 16.310, betreffend das Verbot des Befahrens der Straßenbahnschienen mit unterirdischer Stromzuleitung mit Wagen jeder Gattung, deren Radfelgen, beziehungsweise Gummireifen eine geringere Breite als 40 mm besitzen.

11. Kundmachung des Wiener Magistrates vom 30. August 1900, Z. 86.858, betreffend das Verbot der Durchfahrt von Fuhrwerk aller Art durch die Gierstergasse im XII. Gemeindebezirke in der Richtung von der Schönbrunnerstraße gegen die Arndtstraße.

12. Statthaltereierlaß vom 31. August 1900, Z. 59.859, betreffend Radfahrwege (Straßenbankette) auf Reichsstraßen.

13. Kundmachung des Wiener Magistrates vom 13. September 1900, Z. 101.035, betreffend das Verbot der Durchfahrt durch die Rühfußgasse im I. Bezirke.

14. Kundmachung des Wiener Magistrates vom 18. Oktober 1900, Z. 93.805, womit das Befahren der Schultergasse im I. Bezirke nur in der Richtung von den Tuchlauben zur Jordangasse gestattet wird.

15. Kundmachung des Wiener Magistrates vom 7. November 1900, Z. 130.390, betreffend die Reinigung und Bestreuung der Gehwege bei Schneefall und Glatteis. (Bezüglich des Inhaltes dieser Kundmachung vergl. Seite 164 des Verwaltungsberichtes pro 1899.)

16. Mit dem Zirkularerlasse der k. k. n.-ö. Statthalterei vom 24. Mai 1900, Z. 48.579, wurde die k. k. Polizei-Direktion in Wien angewiesen, die k. k. Sicherheitswache mit der Überwachung der Radfelgenbreite der Lastfuhrwerke (§ 11 der durch das Gesetz vom 1. Dezember 1880, L.-G. und V.-Bl. Nr. 37, abgeänderten Straßenpolizeiordnung für die öffentlichen nicht ärarischen Straßen und § 8 der Straßenpolizeiordnung für die Reichsstraßen) zu beauftragen.

17. Das mit der Kundmachung des Wiener Magistrates vom 22. März 1900, Z. 205.761, erlassene Verbot der Verwendung von Dampfpfeifen, Nebelhörnern zc. als Signalapparate in industriellen Etablissements wurde mit dem Statthaltereierlasse vom 15. Juni 1900, Z. 50.704, von amtswegen sistiert, weil dieses Verbot gegen bestehende Gesetze verstößt und überdies den selbständigen Wirkungskreis der Gemeinde überschreitet.

18. Mit dem Stadtratsbeschlusse vom 14. Dezember 1900 wurden die Vorsteher des I. bis XX. Bezirkes ersucht, im Falle der Glatteisbildung auch nach Schluß der normalen Arbeitszeit, d. i. um 5 Uhr nachmittags, bis zur Sperrstunde, erforderlichenfalls auch während der Morgenstunden vor Beginn der üblichen Arbeitszeit, die Bestreuung der Straßenübergänge durch die städtischen Tagelöhner zu veranlassen.

19. Infolge der Demolierung des Holzprovisoriums der Stubenbrücke und des Fortschrittes in der Montierung der Eisenkonstruktion für diese Brücke wurde vom 18. Jänner 1900 angefangen die vordere Zollamtsstraße in der Strecke zwischen der Marxerbrücke und Stubenbrücke abgesperrt und der gesamte Fuhrwerkverkehr zwischen dem I. und III. Bezirke einerseits über die Ungarbrücke, andererseits über die Marxerbrücke, den Hauptzollamtsbahnhof und die Radekybrücke abgelenkt. Für die Dauer dieser Verkehrsablenkung durfte auch die Ringstraße von dem durchgehenden Lastenfuhrwerke benützt werden.

Mit Magistratsdekret vom 10. März 1900, Z. 19.053, wurden die Verhaltensmaßregeln bei Drahtbrüchen an elektrisch betriebenen Bahnen und auch bei Bränden längs solcher Bahnen bekannt gemacht.

Benützung städtischen Straßengrundes durch Private. — Zur Anbringung von Gewölbsportalen, Sonnenschutzplachen u. dergl., welche städtischen Straßengrund in Anspruch nehmen, beziehungsweise in den Luftraum der öffentlichen Straßen hineinragen, ist die Bewilligung des Magistrates erforderlich. Solche Bewilligungen wurden erteilt zur Anbringung von: Gewölbsportalen mit Plachen 216, Gewölbsportalen ohne Plachen 86, Schaukästen 195, Sonnenschutzplachen 568, Gewölbsportalatlaternen 385.

Die Zahl der vom Magistrate, beziehungsweise den magistratischen Bezirksämtern gefällten Straferkenntnisse wegen Übertretung von straßen-, sicherheits- und reinlichkeitspolizeilichen Vorschriften bezifferte sich im Jahre 1900 mit 9285.

D. Telegraphen-, Telephon-, Rohrpost-Anlagen.

Das für den dienstlichen Verkehr der Gemeinde Wien bestehende Netz von Telegraphen-, Telephon-, Automaten- und Alarmleitungen, wovon der weitaus größte Teil in den Dienst der Feuerwehr gestellt ist, hat im Berichtsjahre eine Erweiterung von 25·66 km erfahren. Die Gesamtlänge der Luftleitungen hat um 2·95 km abgenommen, die der Kabelleitungen um 28·61 km zugenommen. Der Gesamtbestand des städtischen Telegraphen- und Telephonnetzes betrug am Ende des Jahres 780·24 km. Die Gesamtzahl der Feuerwehr-Telegraphenstationen belief sich zur selben Zeit auf 45, die der Telephonstationen auf 207, die der automatischen und Induktionsfeuermeldestellen auf 503. Die Gesamtzahl der Feuermeldestellen belief sich somit auf 755.

Mit Ende des Jahres 1900 war die Gemeinde Abonnentin von 70 staatlichen Telephonprechstellen mit zwölf Nebenstationen.

Behufs Bewilligung der Kabelleitungen, Verlegung von pneumatischen Rohrsträngen, Aufstellung von Telegraphenmasten x. wurden im Laufe des Jahres 1900 24 Lokalverhandlungen abgehalten.

Im Berichtsjahre wurden Telephonanschlüsse bestellt für die künftige Zentralstation des städtischen Elektrizitätswerkes und für die Bauleitung derselben, ferner für die Marktamtsexpositur auf dem Nordbahnhofe und für die Markthalle im XVIII. Bezirke, Bahnhof Michelbeuern, während einem Ansuchen des Bezirksausschusses für den XIX. Bezirk um Herstellung einer Telephonleitung zwischen dem Ober-Döblinger Friedhofe und dem magistratischen Bezirksamte XIX, nicht Folge gegeben wurde. Für die Mitbenützung eines Privattelephons in Kaiserzmühlen zu amtlichen Zwecken durch den städtischen Arzt daselbst, wurde ein jährlicher Beitrag von 140 K seitens der Gemeinde Wien bewilligt.

Eine im Gemeinderate vorgebrachte Interpellation, betreffend Übelstände im Telephonverkehre, wurde seitens der k. k. Post- und Telegraphendirektion dahin beantwortet, daß das von der ehemaligen Wiener Privat-Telegraphengesellschaft übernommene Telephonkabelnetz schon zur Zeit der Übernahme sich in keinem klaglosen Zustande befunden habe, daß die Betriebsfähigkeit der Kabel namentlich infolge der zahllosen Verlegungen von Lichtkabeln, Gasröhren etc. bedeutend abgenommen habe und daß schließlich an der Sanierung des Telephonnetzes nach Kräften gearbeitet werde.

Die dem Feuerwehrbezirksverbande Hieping gehörigen Telephonleitungen gelangten samt den dazu gehörigen Apparaten größtenteils in den Besitz der Gemeinde Wien; ausgeschlossen von der Übernahme waren nur die Telephonleitungen von der kaiserlichen Villa im k. k. Lainzer Tiergarten zum Gastwirte Feichtinger in Speising und vom k. k. Lustschlosse Schönbrunn zum Depot der freiwilligen Feuerwehr Hieping, ferner die Feuerwehrtelephonleitungen im Gemeindegebiete von Mauer, Aggersdorf, Erlaa und Inzersdorf.

Da die k. k. Post- und Telegraphendirektion Wien nach dem Übereinkommen vom 26. März 1898, S.-M.-Z. 3715, mit 1. November Erdarbeiten nicht mehr vornehmen darf, richtete die genannte Direktion an den Stadtrat das Ansuchen, im November 1900 ausnahmsweise Kabellegungen vornehmen zu dürfen, welchem Ansuchen stattgegeben wurde.

Das im Verwaltungsberichte für das Jahr 1899 erwähnte Ansuchen des Karl A. Wels um Bewilligung zur Benützung des städtischen Straßengrundes zum Zwecke der Führung von Telephonleitungen für telephonische Nachrichtenvermittlung beschäftigte auch in diesem Jahre wieder den Gemeinderat; es wurde nämlich die Abschließung eines 25-jährigen Vertrages bezüglich der Benützung des öffentlichen Gutes unter der Bedingung genehmigt, daß die Unterfertigung des Vertrages seitens der genannten Firma längstens am 1. August 1900 erfolge. Diese Unterfertigung geschah aber auch diesmal nicht.

Besonders hervorgehoben wird das folgende vom Stadtrate mit Beschluß vom 5. April 1900 genehmigte Übereinkommen mit dem Handelsministerium, betreffend die der Gemeinde Wien erteilte Konzession für den Betrieb ihrer im Wiener Gemeindegebiete befindlichen Telegraphen-, Telephon- und elektrischen Signalanlagen:

Protokoll, aufgenommen bei der k. k. Post- und Telegraphen-Direktion in Wien am 15. Juli 1898 und ergänzt am 30. November 1899 zufolge der Erlässe des k. k. Handelsministeriums vom 7. Juni 1898, Z. 3968/97 und 21. August 1899, Z. 42.717.

Gegenstand.

In Ausführung des Art. b, 24 des zwischen dem k. k. Handelsministerium und der Gemeinde Wien abgeschlossenen Übereinkommens vom 26. März 1898, S.-M.-Z. 3715 ex 1898 und M.-Z. 51.383 ex 1898 werden im nachstehenden die Bedingungen festgesetzt, unter welchen der Gemeinde Wien innerhalb des Wiener Gemeindegebietes die Konzession für den Betrieb sämtlicher in den bezüglichen Plänen und Verzeichnissen dargestellter Telegraphen-, Telephon- und elektrischer Signalanlagen seitens der Staats Telegraphen-Verwaltung erteilt wird.

Art. I.

Der Gemeinde Wien wird hiemit die Genehmigung zum Betriebe der mit Allerhöchster Entschliessung vom 4. August 1854, ferner mit den Handelsministerial-Erlässen vom 8. August 1876, Z. 22.980, vom 16. September 1876, Z. 28.256, vom 24. September 1878, Z. 26.792, vom 20. Jänner 1880, Z. 39.969, vom 10. Jänner 1882, Z. 41.942, vom 25. September 1874, Z. 43.330, vom 4. September 1888, Z. 34.425, sowie vom 8. August 1879, Z. 25.126 und vom 10. September 1879, Z. 28.446, endlich mit dem Erlasse vom 12. Februar 1891, Z. 2749, konzessionierten Telegraphen-, bezw. Telephon- und elektrischen Signalanlagen nach ihrem gegenwärtigen, teils durch Einbeziehung

der bestehenden Vorortgemeinden im Sinne des Landesgesetzes vom 19. Dezember 1890, L.-G.-Bl.-Nr. 45 ex 1890, teils durch mittlerweile erfolgte Änderungen erweiterten Stande im Grunde der Allerhöchsten Entschliessung vom 26. März 1869 nach den in den angeschlossenen Mappen enthaltenen Plänen und Verzeichnissen innerhalb des Gemeindegebietes und zwar auf die Dauer des zwischen dem k. k. Handelsministerium und der Gemeinde Wien in betreff der Benützung ihres öffentlichen Gutes zur Herstellung von Staats Telegraphenleitungen etc. abgeschlossenen Uebereinkommens vom 26. März 1898, S.-M.-Z. 3715 ex 1898 und M.-Z. 51.383 ex 1898, erteilt. Die Bestimmungen des letzt erwähnten Uebereinkommens erfahren übrigens durch den Abschluß des gegenwärtigen Protokollens keinerlei Änderung. (Vgl. Verwaltungsbericht pro 1898, S. 146 ff.)

Art. II.

Unter Telegraphenleitung ist hier ein metallischer, nach außen hin isolierter Elektrizitätsleiter (Metalldraht) verstanden, welcher zwei oder mehrere räumlich von einander getrennte Punkte im Luftwege oder unterirdisch durch Kabel verbindet, an seinen beiden Enden durch je eine in das Erdreich versenkte Erdplatte eine elektrische Rückleitung findet und zum Zwecke hat, eine Korrespondenz der einzelnen Punkte untereinander mittelst der elektromagnetisch zu vermittelnden Zeichen des Morse-Alphabetes in hörbarer und sichtbarer Weise zu ermöglichen.

Unter Signaltelegraphenleitung ist hier ein metallischer, nach außen hin isolierter Elektrizitätsleiter (Metalldraht) verstanden, welcher zwei oder mehrere räumlich von einander getrennte Punkte im Luftwege oder unterirdisch durch Kabel verbindet, an seinen beiden Enden durch je eine in das Erdreich versenkte Erdplatte eine elektrische Rückleitung findet und zum Zwecke hat, Signale (Glockenschläge) als Zeichen mit verabredeter Bedeutung zwischen den einzelnen Punkten untereinander abgeben und in hörbarer Weise empfangen zu können.

Unter Telephonleitung ist hier ein metallischer, nach außen hin isolierter Elektrizitätsleiter (Metalldraht) verstanden, welcher zwei oder mehrere räumlich von einander getrennte Punkte im Luftwege oder unterirdisch durch Kabel verbindet und an seinen beiden Enden eine elektrische Rückleitung entweder durch einen zweiten gleichfalls metallischen, nach außen hin isolierten Leiter, oder durch je eine daran verbundene und in das Erdreich versenkte Erdplatte findet; er hat zum Zwecke, mittelst telephonischer Apparate (Telephone, Mikrophone) zwischen den einzelnen Punkten das gesprochene Wort elektromagnetisch zu vermitteln und am entfernten Punkte wieder hörbar auftreten zu lassen.

Art. III.

Insoferne die in den konzessionierten Telephon- (Telegraphen-, elektrischen Signal-) Anlagen in Verwendung genommenen Apparate zur Gattung der in Oesterreich patentierten Apparate gehören, bleibt es der Konzessionärin selbst überlassen, sich von dem Patentinhaber die Bewilligung zum Gebrauche derselben zu erwirken.

Art. IV.

Die Trassen der in Rede stehenden Telephon- (Telegraphen-, elektrischen Signal-) Leitungen erscheinen in den Plänen dargestellt, welche in der zu diesem Protokolle gehörigen und mit der P.-D.-Z. 63.266 ex 1898 bezeichneten Mappe eingelegt sind.

Die Trassenlänge der Morse-Telegraphen-Leitungen beträgt derzeit 225.506 km, die der Telephonleitungen 164.035 km, die der Automatenleitungen 162.043 km und die der Alarmleitungen 109.413 km, somit die Gesamttrassenlänge sämtlicher Leitungen 660.997 km.

Bezüglich jener Teile der Leitungen, welche auf Ararial- und Landesstraßen über fremden Privatgrund oder an solchen Gebäuden geführt werden, bleibt es der Konzessionärin überlassen, sich die Bewilligung zur Aufstellung der Säulen und zur Anbringung der Mauerträger von den betreffenden Grund-, bezw. Hauseigentümern selbst zu erwirken. Die Telephon- (Telegraphen-, elektrischen Signal-) Leitungen dürfen nur in den Fällen an den Stützpunkten der Staats Telegraphen-drähte befestigt sein, für welche dies von der k. k. Post- und Telegraphendirektion für Oesterreich u. d. Enns ausdrücklich gestattet wurde.

Dort, wo die Telephon- (Telegraphen-, elektrischen Signal-) Leitungen eventuell parallel mit einer Staats Telegraphen- oder Bahnbetriebsleitung angelegt werden, müssen sie in thunlichst weiter Entfernung, wenn möglich 10 m von den beiden letztgenannten Leitungen entfernt angelegt werden, während Kreuzungen der Telephon- (Telegraphen-, elektrischen Signal-) Leitungen mit Staats- oder Bahnbetriebsleitungen nur im rechten Winkel und im Abstände von mindestens 1 m ausgeführt werden dürfen.

Die Bestimmungen des letzten Absatzes beziehen sich jedoch nur auf neue, in selbständiger Trasse geführte Leitungen und werden hiedurch Zuspannungen auf bereits bestehenden Gestängen oder Mauerträgern, selbst wenn auf letzteren auch eine Staatsleitung zugespannt sein sollte, nicht berührt.

Art. V.

Die einzelnen Stationen, in welche die Telephon- (Telegraphen-, elektrische Signal-) Leitungen eingeführt werden, sind in den bei der k. k. Post- und Telegraphendirektion für Österreich u. d. Enns aufbewahrten Verzeichnissen und Plänen ersichtlich gemacht. Zur Veranschaulichung der inneren technischen Einrichtung der Telephon- (Telegraphen-, Signal-) Stationen ist eine schematische Darstellung der Apparat-Aufstellung und deren Verbindung mit der äußeren Leitung in die die Pläne über die Telegraphen- und Telephon-Leitungen enthaltende Mappe eingelegt.

Außer den in dieser Skizze nachgewiesenen Apparaten und den dazugehörigen Hilfsvorrichtungen dürfen andere Apparate zum Leitungsbetriebe nicht eingeschaltet werden. Die Apparate sind in solcher Weise aufzustellen und so zu überwachen, daß dieselben nur von hiezu berufenen Personen benützt werden können.

Art. VI.

Die Gemeinde Wien ist verpflichtet, jedesmal vor Herstellung einer neuen oder Änderung einer bestehenden Leitung, sei es, daß deren Trasse oder die technische Einrichtung der Stationen geändert, sei es, daß eine neue Station errichtet werden soll, an die k. k. Post- und Telegraphendirektion für Österreich u. d. Enns die Mitteilung zu machen und, besonders dringende Fälle ausgenommen, mit den betreffenden Arbeiten erst dann zu beginnen, wenn gegen dieselben innerhalb 14 Tagen in keiner Hinsicht Bedenken erhoben werden. Überdies hat sich die Gemeinde Wien in allen diesen Fällen entsprechende Zeit vor Inangriffnahme der bezüglichen Arbeiten mit der k. k. Polizeidirektion in Wien und der k. k. Telegraphenliniensektion I in Wien ins Einvernehmen zu setzen.

Vor der vorausgehenden Einholung der für die Erweiterung solcher Anlagen sonst erforderlichen hohen Konzession wird für diese Erweiterungen oder Änderungen mit Rücksicht auf die obwaltenden besonderen Umstände ausnahmsweise abgesehen. Die Gemeinde Wien hat jedoch vor Schluß jedes Jahres in einer an die k. k. Post- und Telegraphendirektion für Österreich u. d. Enns zu richtenden Eingabe sämtliche im Laufe des vorgehenden Jahres im Stande der kommunalen Leitungen vorgekommenen Änderungen bekannt zu geben; auf Grund dieser Eingabe wird sodann durch die Gemeinde Wien die Rektifizierung, bezw. Ergänzung der das kommunale Leitungsnetz darstellenden Pläne veranlaßt und nach deren Überprüfung durch die k. k. Post- und Telegraphendirektion für Österreich u. d. Enns bei dem k. k. Handelsministerium die nachträgliche Genehmigung der jeweiligen von der k. k. Post- und Telegraphendirektion statthaft befundenen Änderungen in Antrag gebracht werden.

Im Grunde der hierüber erlassenen Entscheidung wird diesem Protokolle ein entsprechender Zusatzartikel beigelegt werden.

Art. VII.

Die Benützung der in Rede stehenden Anlagen bleibt ausschließlich auf den Bedarf der Konzessionärin selbst und zwar zur Vermittlung von im öffentlichen Interesse mitzuteilenden Dispositionen, dann von Feueranzeigen oder von etwaigen Elementarereignissen eingeschränkt.

Es dürfen daher Mitteilungen im Interesse dritter Personen weder gratis, noch gegen Einhebung einer Gebühr befördert werden. Auch dürfen die konzessionierten Leitungen an keinem ihrer Punkte weder direkt noch indirekt mit einer anderen Telephon- oder Telegraphenleitung (sei es Privat- oder Staatsleitung) ohne ausdrückliche Bewilligung der k. k. Post- und Telegraphenverwaltung in Verbindung gebracht werden.

Art. VIII.

Für die Herstellung und Instandhaltung der in Rede stehenden Anlagen hat mit Ausnahme der Fälle, bezüglich welcher eine andere besondere Vereinbarung besteht, die Gemeinde Wien selbst Sorge zu tragen.

Art. IX.

Wünscht die Konzessionärin, daß eine durch Organe der Staatsverwaltung auf Rechnung der Gemeinde Wien hergestellte Anlage nachträglich in einer oder der anderen Richtung wieder durch diese abgeändert werde, so ist sich diesfalls rechtzeitig auf schriftlichem Wege an die k. k. Post- und Telegraphen-Direktion in Wien zu wenden, welche das Geeignete auf Rechnung der Gemeinde Wien veranlassen und derselben sodann die einschlägige Kostenberechnung zur Begleichung übermitteln wird.

Art. X.

Mit Rücksicht auf den öffentlichen Zweck der Anlagen wird von der Entrichtung einer Rekognitionsgebühr für diese teilweise und bedingungsweise Nichtanwendung des Staatsregales abgesehen.

Art. XI.

Falls die Konzessionärin von einer der hiemit bewilligten Leitungen keinen Gebrauch mehr zu machen wünscht, verpflichtet sich die Gemeinde Wien die betreffende Leitung auf ihre eigenen Kosten binnen einer angemessenen Frist wieder abzutragen, falls die Post- und Telegraphenverwaltung diese Leitung nicht ganz oder zum Teile übernehmen sollte. Eine derartige gänzliche oder teilweise Übernahme einer städtischen Leitung durch die Post- und Telegraphenverwaltung hat auf Grund eines speziellen Übereinkommens zu erfolgen, in welchem auch die Entschädigungsfrage zur Austragung zu bringen ist.

Art. XII.

Die hiezu berufenen Organe der Staats Telegraphen-Anstalt sind berechtigt, die Leitungen sowie die sämtlichen Apparate und Vorrichtungen der Gemeinde Wien jederzeit zu untersuchen.

Art. XIII.

Der Staats Telegraphen-Anstalt bleibt das Recht vorbehalten, im Falle des Bedarfes an den für die kommunalen Leitungen aufgestellten Säulen oder an den sonstigen hiefür angebrachten Stützpunkten für ihre Zwecke bestimmte Leitungsdrähte ohne jede Entschädigung auf ihre eigenen Kosten anzubringen.

Art. XIV.

Der Post- und Telegraphenverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, den Betrieb auf den kommunalen Leitungen aus öffentlichen Rücksichten, jedoch nur unter zwingenden Umständen, ohne Schadloshaltung der Gemeinde Wien zu sistieren und den Verkehr auf den erwähnten Leitungen durch ihre hiezu berufenen Organe zu jedem ihr geeignet erscheinenden Zeitpunkte zu kontrollieren. Sollten sich hiebei Anstände ergeben, so hat die Gemeinde Wien deren Beseitigung nach den ihr zukommenden Mitteilungen der k. k. Post- und Telegraphen-Direktion zu veranlassen.

Art. XV.

Sollten die für die kommunalen Telegraphen-, bezw. Telephon- oder elektrischen Signalanlagen gewählten Trassen zum Baue einer Staats Telegraphen- oder Telephonleitung benötigt werden, oder denselben hinderlich sein, so wird die Gemeinde Wien ihre Leitungen auf ihre eigenen Kosten auf die im Einvernehmen mit der k. k. Post- und Telegraphenverwaltung festzustellende Art und Weise verlegen. Die Verlegung kommunaler Leitungen wird jedoch mit Rücksicht auf deren gemeinnützigen Zweck nur im Falle des Vorhandenseins zwingender Gründe der öffentlichen Interessen verlangt werden.

Art. XVI.

Vorstehendes Übereinkommen ist für die Gemeinde Wien von dem Augenblicke der Unterfertigung des vorliegenden Protokolles, für die k. k. Post- und Telegraphenverwaltung aber vom Zeitpunkte der erfolgten Ratifikation durch das k. k. Handelsministerium rechtsverbindlich.

Art. XVII.

Das vorliegende Protokoll wird in zwei gleichlautenden Partien ausgefertigt. Davon wird ein Pare bei der k. k. Post- und Telegraphendirektion für Österreich u. d. Enns in Wien in Aufbewahrung genommen, während das zweite Pare der Gemeinde Wien zum eigenen Gebrauche übergeben wird.

Wien, am 11. April 1900.

P.-D. Z. 54.371/X ex 1900.

H.-M.-Z. 28.447 ex 1900.

k. k. Post- und Telegraphendirektion
für Österreich u. d. Enns.

Vorstehendes Übereinkommen wird genehmigt.

Wien, am 8. Juni 1900.

Wien, am 28. Mai 1900.

Für den k. k. Handelsminister:

Kamler m. p.

(L. s.)

Neubauer m. p.

Für die Gemeinde Wien:

Der Bürgermeister:

Dr. Karl Rueger m. p.

Stadtrat:

Stadtrat:

Karl Hörmann m. p.

V. Weifely m. p.

Zum Schutze der staatlichen Telegraphen- und Telephonleitungen gegenüber elektrischen Starkstromanlagen hat die k. k. n.-ö. Statthalterei unterm 12. September 1900, Z. 81.318, nachstehenden Erlaß hinausgegeben:

„Das k. k. Handelsministerium hat als oberste Post- und Telegraphenbehörde mit dem Erlasse vom 11. August 1900, Z. 29.937, den Post- und Telegraphendirektionen eine neue Instruktion darüber hinausgegeben, welche Forderungen die Vertreter der Post- und Telegraphendirektionen zum Schutze der staatlichen Telegraphen- und Telephonleitungen bei den kommissionellen Verhandlungen über die gewerbepolizeiliche Zulässigkeit von elektrischen Betriebsanlagen und deren Leitungen stellen sollen.

Anlässlich des von dem genannten Ministerium in dieser Angelegenheit mit dem Ministerium des Innern gepflogenen Einvernehmens wurde zur Vermeidung von Mißverständnissen außer Zweifel gestellt, daß durch die in dem Erlasse enthaltenen Weisungen in keiner Weise die Kompetenz der instanzmäßig zur Entscheidung der Frage, ob und eventuell unter welchen Bedingungen eine Betriebsanlage in gewerbepolizeilicher Beziehung zulässig sei, berufenen Behörden beschränkt werden könne.

Es werden sonach bei den vorbezeichneten kommissionellen Verhandlungen die Forderungen der Vertreter der Post- und Telegraphendirektionen, wie andere Einwendungen im Sinne des § 30 der Gewerbeordnung grundhäftig zu erörtern und insofern sie technische Fragen betreffen, der Begutachtung durch den gemäß der Ministerialverordnung vom 25. April 1883, R.-G.-Bl. Nr. 41, der Verhandlung beizuziehenden Sachmann zu unterziehen sein.

Auf Grund des Ergebnisses dieser Verhandlung wird sodann, falls kein gütliches Übereinkommen erzielt würde, über die Forderungen der Telegraphen- und Telephonverwaltung instanzmäßig zu entscheiden sein.“

Der Gemeinderatsbeschluß vom 20. November 1900 über die Maßnahmen zum Schutze der Straßenpassanten gegen Beschädigung durch gerissene Schwachstromleitungsdrähte infolge Berührung derselben mit der elektrischen Oberleitung der städtischen Straßenbahnen ist bereits im Abschnitte V, 1. Städtische Straßenbahnen (Seite 111), angeführt worden.