

## X. Verkehrswege und Verkehrsmittel.

### A. Verkehrswege.

#### a) Gemeindestraßen.

##### 1. Straßenbenennungen.

Im Jahre 1901 wurden neu benannt:

im I. Bezirke: Falkestraße, die Verbindungsstraße zwischen Stubenring und Dominikanerbautei, nach dem Direktor des Museums für Kunst und Industrie Jakob Ritter von Falke;

im III. Bezirke: Grassbergergasse, der in diesem Bezirke gelegene Teil der sogenannten Marx-Meidlingerstraße, nach dem am 11. Dezember 1898 verstorbenen Schriftsteller Hans Grassberger, Rüdengasse, der Straßenzug in der Verlängerung der Rüdengasse über den Thomaspiaz hinaus;

im IV. Bezirke: Brucknerstraße, die in der Umgebung der Karlskirche neu entstandene Gasse, zur Ehrung des Tonndichters Dr. phil. Anton Bruckner; Maderstraße, die in der Umgebung der Karlskirche neu entstandene Gasse, zur Erinnerung an den Bildhauer Johann Christof Mader, der bei der figurativen Ausschmückung der Karlskirche mitgewirkt hat; Mattiellistraße, die in der Umgebung der Karlskirche neu entstandene Straße, zur Erinnerung an den Bildhauer Lorenz Mattielli, Schöpfer der Herkulesgruppen am Franzensplatz, der Fassade des bürgerlichen Zeughauses, des Sieges des Erzengels Michael über den Satan über dem Portale der Michaelerkirche, sowie der Kolossalstatuen und Engelfiguren an der Karlskirche; Paulanergasse, die zwischen den Häusern Nr. 24 und 26 Wiedner Hauptstraße neu entstandene Quergasse als Fortsetzung der bestehenden Paulanergasse;

im VIII. Bezirke: Schlesingerplatz, der zwischen den Häusern Florianigasse 48 und 50 entstandene Platz nach dem verstorbenen Abgeordneten Professor Dr. Josef Schlesinger;

im X. Bezirke: Salvatorianerplatz, der Platz zwischen der Lagenburgerstraße und Columbusgasse, nach dem daselbst erbauten Kloster mit Kirche für Mitglieder der Gesellschaft des göttlichen Heilandes „Salvatorianer“;

im XI. Bezirke: Hafelgasse, die von der Sedlitzgasse abzweigende Quergasse, nach dem im Jahre 1832 verstorbenen Dominikal-Hausbesitzer und Besitzer der Herrschaft Simmering Jakob Hafel;

im XII. Bezirke: Rechte Bahnzeile, von der Altmannsdorferstraße abzweigend, entlang der Donauländebahn; Neuwallgasse, der Straßenzug im V. Bezirke als Fortsetzung dieser Gasse im XII. Bezirke;

im XIII. Bezirke: Altebergenstraße, die Quergasse zur Breitenjeerstraße (Bezirksteil Breitenjee), nach der dort sich erstreckenden Flur „Altebergen“; Diesterweggasse, der die Fortsetzung dieser Gasse bildende Straßenzug zwischen Penzingerstraße und Hadikgasse; Gutraterplatz, der Platz am Zusammenstoße der Bernhards-, Böckbauer- und der Enckelgasse (Breitenjee), nach Gabriel Gutrater, 1509—21 Stadtschreiber und 1522—27 zweiter Bürgermeister von Wien; Huttengasse, die im Bezirksteile Breitenjee neu eröffnete Gasse als Verlängerung der bestehenden Huttengasse; Heinrich Collinstraße, die Parallelstraße zur Hütteldorferstraße entlang der rückwärtigen Front der Landwehrkaserne, nach dem vaterländischen Dichter Heinrich Collin (gest. 28. Juli 1811); Katmannsdorfgasse, die in die verlängerte Weitingergasse mündende Quergasse, nach der Familie Katmannsdorf, welche 1525—1575 die Herrschaft des Ortes Lainz besaß; Salisstraße, die Straße links von der Landwehrkaserne, nach Rudolf Graf Salis-Bizern; Sedendorfstraße, die Straße rechts von der Landwehrkaserne, nach dem Dichter Leo Freiherrn von Sedendorf (gestorben 3. Mai 1809); Schanzstraße, die neu eröffnete Straße III als Verlängerung der bestehenden Schanzstraße;

im XVII. Bezirke: Clerfaytgasse, die Quergasse zwischen den Häusern Hernalser Hauptstraße 128 und 130 zur Röbergasse, nach dem österreichischen Feldmarschall Karl Josef Graf Clerfayt de Croix (gest. 1798);

im XVIII. Bezirke: Pfarrer Deckertplatz, der Platz um die St. Josefs-Botiv-Kirche in Weinhaus, nach dem verstorbenen Pfarrer Dr. Josef Deckert; Sommerhaidenweg, der von der Rhebenhüllergasse abzweigende öffentliche Feldweg, nach den anstoßenden Grundstücken „Sommerhaide“;

im XIX. Bezirke: Steinfeldgasse, die im Bezirksteile Heiligenstadt neu eröffnete Gasse durch den Kuglerpark, zur Erinnerung an den im Jahre 1868 verstorbenen Professor an der Wiener Akademie und Landschaftsmaler Franz Steinfeld.

Ferner wurde neu benannt im XIII. Bezirke: Spetterbrücke, die nahe dem Gutraterplatze befindliche Brücke über die Vorortelinie der Stadtbahn, nach dem gewesenen Mitgliede der Gemeindevertretung von Breitenjee, Mathias Spetter.

Abgeändert wurden:

im III. Bezirke in Hainburgerstraße die bisherige Lustgasse;

im V. Bezirke in Vogelsanggasse die bisherige Heinegasse, nach dem im Jahre 1890 zu Wien verstorbenen Schriftsteller Karl Freiherr von Vogelsang; in Bräuhausgasse die bisherige Untere Bräuhausgasse; in Margaretenstraße die bisherige Griesgasse und Obere Bräuhausgasse;

im XII. Bezirke in Michael Bernhardgasse die bisherige Mineralbadgasse, nach dem gewesenen Bürgermeister von Gaudenzdorf, Michael Bernhard.

## 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 Berichtsjahres 11,451.176 m<sup>2</sup>, wovon 8,297.784 m<sup>2</sup> auf Jahrbahnen, Plätze, Spiegel, Talus, Radfahrwege u. und 3,153.392 m<sup>2</sup> auf Trottoirs, Gehwege und Reitsteige entfallen.

Der Flächenzuwachs an Gemeindestraßen gegenüber dem Jahre 1900 betrug insgesamt 336.343 m<sup>2</sup> und ist durch die Eröffnung neuer, Verlängerung und Verbreiterung bestehender Straßen und zum Teile auch durch Übernahme früherer hof-  
 ärarischer Straßen entstanden. Der Zuwachs bezieht sich jedoch nur auf solche Straßen-  
 flächen, die im Laufe des Berichtsjahres durch Beschotterung oder Pflasterung für den  
 allgemeinen Verkehr benutzbar gemacht wurden, während jene Flächen, die als Straßen-  
 gründe im Grundbuche zwar abgeschrieben, aber noch nicht in gang- oder fahrbaren  
 Zustand versetzt worden sind, nicht mit eingerechnet erscheinen.

Vergleicht man die einzelnen Bezirke, so zeigt sich, daß an dem Straßenzuwachs  
 hauptsächlich die Bezirke I (Innere Stadt) mit 22.108 m<sup>2</sup>, IV (Wieden) mit 15.115 m<sup>2</sup>,  
 X (Favoriten) mit 96.473 m<sup>2</sup>, XIII (Hiebing) mit 76.682 m<sup>2</sup> und XVI (Dttakring)  
 mit 24.179 m<sup>2</sup> beteiligt sind und daß im allgemeinen in den inneren Bezirken I bis IX  
 und XX ein Zuwachs von 92.158 m<sup>2</sup>, in den äußeren Bezirken X bis XIX ein solcher  
 von 244.185 m<sup>2</sup> stattgefunden hat.

Von wichtigeren Straßenherstellungen und anderen für die Verbesserung der  
 Verkehrsverhältnisse dienenden Ausführungen im Jahre 1901 sind folgende hervorzuheben.

Zm I. Bezirke: Die Regulierung und Pflasterung der Lothringerstraße von der  
 Kärntnerstraße bis zur Johannesgasse; die Asphaltierung des Rathausplatzes; die Regu-  
 lierung und Pflasterung der Dominikanerbastei, ferner die Herstellung eines Holzstöckel-  
 pflasters in der Schauslergasse; die Regulierung und Pflasterung der verlängerten Woll-  
 zeile beim Stadtpark und dem k. k. österr. Museum für Kunst und Industrie; die Regu-  
 lierung und Asphaltierung der Tegetthoffstraße und des Neuen Marktes; die Regulierung  
 auf dem Schwarzenbergplatze und in der verlängerten Johannesgasse und endlich die  
 Erneuerung des Asphaltpflasters in der Eichenbachgasse.

Zm II. Bezirke: Die Straßenherstellungen in der Stauer-, Schrotzberg-, Wolmut-  
 und Hüllerstraße.

Zm III. Bezirke: Die Auswechslung des Metallcypflasters in der Reissnerstraße  
 und Strohgasse gegen Asphaltpflaster; die Regulierung des Heumarktes zwischen der  
 Johannesgasse und dem k. k. Münzamt; die Pflasterung der Oberen Weißgärberstraße  
 zwischen der Pragerstraße und der Unteren Viaduktgasse und der letzteren Gasse von der  
 Oberen Weißgärberstraße bis zum Hause Nr. 13; die Regulierung und Umpflasterung  
 der Rajumofskygasse von der Löwengasse bis zur Geusaugasse.

Zm IV. Bezirke: Die Regulierung der Wiedner Hauptstraße von der Kärntner-  
 straße bis zur evangelischen Schule, sowie die Regulierung und Asphaltierung dieser  
 Straße bei der Paulanerkirche; die Regulierung der Wienstraße von der Wiedner Haupt-  
 straße bis zur Kettenbrückengasse; die Umlegung der Lastenstraße am Karlsplatze; der  
 Beginn der Regulierung des Karlsplatzes; die Regulierung und Pflasterung der Wien-  
 zeile zwischen Getreidemarkt und Leopoldsbrücke und schließlich die Regulierung des  
 Favoritenplatzes.

Zm V. Bezirke: Die Makadamisierung der Spengergasse von der Vogelfanggasse  
 bis zur Magleinsdorferstraße.

Zm VI. Bezirke: Die umfangreiche Regulierung der Magdalenenstraße von der  
 Friedrichstraße bis zur Magdalenenbrücke.

Zm VII. Bezirke: Die Umpflasterung der Mariahilferstraße zwischen der Schotten-  
 feldgasse und Kaiserstraße; die Herstellung eines Holzstöckelpflasters in der Westbahnstraße  
 von Nr. 17 bis 27; die Umpflasterung der Siebensterngasse zwischen der Stiftgasse und  
 Neubaugasse.

Im VIII. Bezirke: Die Regulierung der Auerbergstraße und der Landesgerichtsstraße wegen des Baues der elektrischen Straßenbahn; die Neupflasterung der Verchenfelderstraße und der Josefstädterstraße zwischen der Blindengasse und der äußeren Gürtelstraße.

Im IX. Bezirke: Die Neupflasterung der Senfengasse von der Spitalgasse bis zum Haupttore des k. u. k. Offiziersspitales; die Pflasterung der Hahngasse zwischen der Berggasse und Grüne Torgasse; die Herstellung eines Asphaltpflasters in der Waisenhausgasse nächst dem Gebäude des Pázmány'schen Kollegiums; die Regulierung der Liechtensteinstraße von Nr. 39 bis 43 und der Beginn der Regulierung der Lazarettgasse zwischen der Spital- und Pelikangasse.

Im X. Bezirke: Die Regulierung des Antonplatzes; die Neupflasterung der Erlachgasse zwischen der Himbergerstraße und Herndlgaße.

Im XI. Bezirke: Die Herstellung der Mühlhangergasse in Kaiser-Ebersdorf; die Neupflasterungen in der Dittmannngasse und in der Kaiser-Ebersdorferstraße unterhalb der Hauptstraße, sowie die Neupflasterung der Geißelbergstraße von Nr. 19 bis zur Geieredlstraße; die Neupflasterungen in der Rappachgasse, Meißelstraße und Guglgasse.

Im XII. Bezirke: Die Regulierung der Schönbrunnerstraße und der Zenogasse von der Gierstergasse bis zur Stadtbahnhaltestelle Schönbrunn.

Im XIII. Bezirke: Die Regulierung und Neupflasterung der Hütteldorferstraße von der Johnstraße bis zur Reingasse; die Regulierung des Platzes vor der Schönbrunner Schloßbrücke.

Im XIV. Bezirke: Die Neupflasterung der Goldschlagstraße von der Schweglerstraße bis über die Guglgasse mit Asphalt und Stein; die Herstellung eines Asphalttrottoirs in der Mariahilferstraße entlang des Rudolfsheimer Obstmarktes; die Straßenherstellungen in der Märzstraße zwischen der Nobilegasse und Reingasse und in der Meißelstraße von der Johnstraße bis zur Wurmsergasse.

Im XV. Bezirke: Die Umpflasterung des Neubaugürtels zwischen der Sorbaitgasse und Gablenzgasse und die Neupflasterung der Pelzgasse zwischen der Felber- und der Märzstraße.

Im XVI. Bezirke: Die Regulierung der äußeren Gürtelstraße von der Josefstädterstraße bis zur Florianigasse; die Neupflasterung der verlängerten Burggasse über den Gürtelspiegel; die Straßenherstellungen in einzelnen Strecken der Savoyenstrasse, Herbststraße, Hasnerstraße, Redtenbachergasse und Wurligergasse.

Im XVII. Bezirke: Die Neupflasterung des äußeren Hernalser Gürtels zwischen der Florianigasse und der Thelemangasse; die Verbreiterung der Hernalser Hauptstraße von der Tramwayremise bis zur Vorortelinie der Stadtbahn; die Regulierung und Fahrbahnverbreiterung in der Bollbadgasse und der Alzzeile zwischen Bollbadgasse und Dornbacherstraße wegen des Baues der elektrischen Straßenbahn; die Regulierung des inneren Hernalser Gürtels zwischen der Hernalser Hauptstraße und Breitenfeldergasse.

Im XVIII. Bezirke: Die Regulierung und Pflasterung des äußeren Währinger Gürtels zwischen Nr. 39 und der Förgerstraße; die Regulierung des inneren Währinger Gürtels zwischen der Genz- und Marjanogasse; die Neupflasterung der Genzgasse von der Türkenschanzstraße bis zur Gersthofnerstraße mit Herstellung eines Holzstöckelpflasters vor Nr. 124.

Im XX. Bezirke: Die Umpflasterung der Wallensteinstraße zwischen der Hannovergasse und der Mosterneuburgerstraße.

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

Bezüglich des Betriebes der städtischen Pflastersteinbrüche in Oberösterreich wird bemerkt, daß der Stadtrat mit Beschluß vom 22. Februar 1901 angeordnet hat, in Zukunft auch Stiegenstufen für städtische Hochbauten in den städtischen Steinbrüchen erzeugen zu lassen, jedoch nur insoweit, als die Erzeugung von Pflastersteinen hiedurch keine Einbuße erleidet.

Der umgelegte Teil der Schwertberg-Tragweiner Bezirksstraße entlang des Windegger Steinbruches wurde am 9. Juli in die weitere Erhaltung der Gemeinde Windegg übergeben und der Grund der aufgelassenen Straße in den Besitz der Gemeinde Wien übernommen.

Die im Jahre 1900 begonnenen Arbeiten für die Abdeckung neuer Grundflächen der Steinbrüche wurden fortgesetzt und die bestehenden Anlagen dem Bedarfe des Betriebes entsprechend erweitert.

#### Nicht gepflasterte Straßen.

Das Ausmaß der nicht gepflasterten (makadamisierten oder beschotterten) Flächen der von der Gemeinde erhaltenen Straßen, Gassen und Plätze betrug am Ende des Berichtsjahres 5,737.385 m<sup>2</sup>, wovon 4,743.326 m<sup>2</sup> auf Bahnhöfen, 994.059 m<sup>2</sup> auf Gehwege entfallen. Die Schotterstraßen erhielten einen Zuwachs von 146.658 m<sup>2</sup>; davon entfallen 101.710 m<sup>2</sup> auf Bahnhöfen, 44.948 m<sup>2</sup> auf Gehwege.

Die Kosten der Instandsetzung neu eröffneter Schotterstraßen, der Rekonstruktion bestehender Schotterstraßen, der ausgeführten Kinnale und Übergangspflasterungen in diesen Straßen betragen 360.916 K 68 h.

#### Erhaltung der Schotterstraßen.

Bei Erhaltung der Schotterstraßen wurde im Berichtsjahre der bisherige Vorgang eingehalten. Der hierfür erforderliche Kostenaufwand bezifferte sich mit 1,482.960 K 19 h. An Gebirgsschlagelschotter, Gebirgsrieselschotter, Wienfluß- und Rundschorer gelangten 151.806 m<sup>3</sup> zur Verwendung.

Für Zwecke der Erhaltung der Schotterstraßen wurde eine zweite Dampf-Straßenwalze bei der Firma Fowler & Comp. angeschafft, so daß am Ende des Jahres 2 Dampf- und 17 Pferdewalzen zur Verfügung standen.

Der Betrieb des städtischen Schotterbruches am Grelberge wurde in gleicher Weise wie im Vorjahre fortgesetzt. Zur Gewinnung weiterer abbaufähiger Flächen wurden Verhandlungen mit der k. k. Forst- und Domänen-Direktion eingeleitet, die jedoch nicht beendet wurden, weil das bei der k. k. geologischen Reichsanstalt eingeholte Gutachten bezüglich der Qualität der Gesteinschichten am Dahaberge nicht eingelangt ist.

Im erwähnten Steinbruche wurden in diesem Jahre 27.687 m<sup>3</sup> Schotter, Riesel und Sand gewonnen, wovon 1884 m<sup>3</sup> auf Handarbeit entfallen, während 18.922 m<sup>3</sup> Gebirgsschlagelschotter, 4275 m<sup>3</sup> Gebirgsrieselschotter nebst 2606 m<sup>3</sup> Gebirgssand auf maschinellem Wege zur Erzeugung gelangten.

#### Gepflasterte Straßen.

Das Ausmaß aller Pflasterflächen der von der Gemeinde erhaltenen Straßen, Gassen und Plätze betrug am Ende des Berichtsjahres 5,713.791 m<sup>2</sup>, wovon 3,554.458 m<sup>2</sup> auf Bahnhöfen und Zwischenplätze, 2,159.333 m<sup>2</sup> auf Trottoirs ent-

fallen. Das Verhältnis der gepflasterten Flächen zu den früher angegebenen Gesamtstraßenflächen erfuhr gegenüber dem Vorjahre keine wesentliche Änderung.

Der Zuwachs an gepflasterten Fahrbahnen betrug im Berichtsjahre 133.153 m<sup>2</sup>, an Trottoirs 56.532 m<sup>2</sup>. In diesen Flächen sind auch 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 von den Erbauern neuer Häuser hergestellten Trottoirpflasterungen inbegriffen.

Die Fläche der mit geräuschverminderndem Pflaster versehenen Fahrbahnen hat sich bei Asphaltstraßen um 13.122 m<sup>2</sup>, bei Holzstöckelpflasterungen um 569 m<sup>2</sup> erhöht. Die Metallpflasterungen, welche unter die Betonpflasterungen einzureihen sind, haben infolge Erfasses dieses in einigen Straßenstrecken schadhaft gewordenen Pflasters durch Asphalt eine Verminderung um 3031 m<sup>2</sup> erfahren.

Insgesamt wurden von der Gemeinde im Jahre 1901 an Neupflasterungen, worunter nur die Pflasterungen von bisher ungepflasterten Flächen zu verstehen sind, 143.202 m<sup>2</sup> ausgeführt; hievon entfallen 118.897 m<sup>2</sup> auf die Fahrbahnen, 24.305 m<sup>2</sup> auf die Trottoirs.

Das Ausmaß der Umpflasterungen ganzer Straßenflächen mit durchaus neuem Materiale betrug in den Fahrbahnen 38.986 m<sup>2</sup>, in den Trottoirs 13.589 m<sup>2</sup>, zusammen demnach 52.575 m<sup>2</sup>. Die Fläche der sonstigen zum Zwecke der Erhaltung der gepflasterten Straßen vorgenommenen Umpflasterungen mit dem vorhandenen alten Materiale eventuell mit Einbesserung neuer Pflastersteine betrug 657.566 m<sup>2</sup>; davon entfallen auf Fahrbahnen 541.690 m<sup>2</sup>, auf Trottoirs 115.876 m<sup>2</sup>. 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 869.884 K 53 h, für die Umpflasterung und Erhaltung mit 1.985.028 K 35 h.

Bezüglich der genauen Angaben über die auf jeden einzelnen Bezirk entfallenden Flächen der Neu- und Umpflasterungen, der Anzahl und Gattung der im Berichtsjahre eingelieferten und verwendeten Pflastersteine wird auf das Statistische Jahrbuch und den Hauptrechnungsabschluß der Stadt Wien hingewiesen. Die Umpflasterungen haben 1·96% bis 23·57% (für alle Bezirke durchschnittlich 12·85%) der bestehenden Flächen 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, Büchlberg und Bilshofen in Bayern, Zumberg und Skud in Böhmen Verwendung fanden.

Neues Granitsteinmaterial wurde für eine Gesamtfläche von 135.705 m<sup>2</sup>, davon aus den städtischen Brüchen in Oberösterreich für eine Fläche von 30.395 m<sup>2</sup>, verwendet, so daß im Berichtsjahre 22·4% des Gesamtpflastersteinbedarfes aus den städtischen Brüchen gedeckt wurden.

Aus den städtischen Steinbrüchen sind auch noch 3922·68 m Kämpfersteine für den Bau der Sammelkanäle und 313·29 m Stiegenstufen, 275·81 m Deckplatten, 51 Stück Postamente, 20 Stück verschiedene Sockelsteine und 6 Stück Zargen teils für den Schulbau in der Goldschlagstraße, teils für die Regulierung der Magdalenenstraße bezogen worden.

### 3. Säuberung und Bespritzung der Straßen, Einsammlung, Abfuhr und Beseitigung des Kehrtrichs.

In der Säuberungsart der Straßen und Plätze erfolgte im Berichtsjahre keine Änderung gegen das Vorjahr.

Über die Frage der Einführung der nächtlichen Straßenreinigung unter Zuhilfenahme von Kehrmaschinen oder bloß mit Handarbeit, fanden im Berichtsjahre beim Magistrate mehrfache Beratungen statt. Dabei wurde in erster Linie festgestellt, daß nach den bisherigen Erfahrungen die nächtliche Säuberung mit Verwendung von Kehrmaschinen, wenn sie in eigener Regie bespannt werden, um rund 25%, wenn die Bespannung aber von einem bestellten Unternehmer beigegeben wird, um zirka 75% und die nächtliche Straßen säuberung mit Handarbeit ungefähr um 70% teurer zu stehen kommt, als die heutige Säuberung bei Tag. Trotz der nicht unbedeutenden Kostenerrhöhung drängt das vorhandene Bedürfnis zu einer Verbesserung wenigstens bei den wichtigsten Verkehrsstraßen. Diese Verbesserung läßt sich aber ohne Zweifel kaum anders herbeiführen, als durch die nächtliche Säuberung mit Kehrmaschinen, die aus ökonomischen Rücksichten von der Gemeinde in eigener Regie bespannt werden sollen.

Auf Grund dieser Beratungen beschloß der Gemeinderat in der Sitzung vom 17. Dezember folgendes:

1. Die nachstehenden Straßen des IV., V. und VI. Bezirkes sind vom 1. Juli 1902 angefangen mittels Kehrmaschinen und Vorspritzwagen (nach dem System Fischer & Wawroch) während der Nachtzeit zu reinigen. Hierbei wird zum Zwecke der Geschäftsvereinfachung angeordnet, daß die Säuberung der Mariahilferstraße bis zur ehemaligen Linie zur Gänze dem VI. Bezirke zugewiesen wird.

IV. Bezirk: Heugasse, Favoritenstraße, Wiedner Hauptstraße, Margaretenstraße, Hundsturmstraße, Wienstraße, Lastenstraße, Wiedner Gürtel von der Heugasse bis Favoritenstraße, Mayerhofgasse, Schleifmühlgasse, Preßgasse, Kettenbrückengasse, mit einer Straßenfläche von zusammen 90.000 m<sup>2</sup>.

V. Bezirk: Mapleinsdorferstraße, Arbeitergasse, Griesgasse, Margaretenstraße, Schönbrunnerstraße, Am Hundsturm, Wienstraße, Reinprechtsdorferstraße, Pilgramgasse samt Brücke, Ziegelosen-gasse, mit einer Straßenfläche von zusammen 72.400 m<sup>2</sup>.

VI. Bezirk: Mariahilferstraße samt Platz bei der ehemaligen Linie, Gumpendorferstraße, Magdalenenstraße, Stumpergasse, Hofmühlgasse, Amerlingstraße, Brückengasse, mit einer Straßenfläche von zusammen 78.800 m<sup>2</sup>.

2. Diese Kehrmaschinen und Vorspritzwagen sind vom Hauptdepot des städtischen Fuhrwerksbetriebes für die Straßenpflege in eigener Regie zu bespannen.

3. Zur Durchführung dieser nächtlichen Straßenreinigung wird die Anschaffung von zehn Kehrmaschinen, von drei Automatspritzwagen des Systems Fischer & Wawroch, von zwölf Paar Pferden samt dazugehörigen Pferdegeschirren und Stallrequisiten mit dem Kostenaufwande von 60.000 K bewilligt.

4. Zur Bedienung und Instandhaltung dieses Fuhrwerkes werden zwölf Kutscher, ein Stallpage, zwei Depotarbeiter systemisiert. Dieses Personal untersteht dem städtischen Fuhrwerksbetriebe für die Straßenpflege und hat in der gleichen Weise entlohnt zu werden, wie das übrige Personal bei diesem Betriebe.

5. Es obliegt den betreffenden Bezirksvorstehern, diese nächtliche Straßenreinigung mit dem vom städtischen Fuhrwerksbetriebe beigegebenen Materiale durchzuführen. Die unmittelbare Aufsicht über die Arbeit hat ein Unterschaffer dieses Fuhrwerksbetriebes unter Oberaufsicht seines Vorgesetzten auszuüben.

6. Zu den drei bereits bestehenden Unterschafferstellen für den städtischen Fuhrwerksbetriebe für die Straßenpflege wird noch eine vierte solche Stelle mit einem Jahresgehalt von 2000 K und einem jährlichen Quartiergehalte von 400 K systemisiert. Diese Stelle wird vorläufig nur provisorisch im Wege einer allgemeinen Konkursauschreibung besetzt, welcher die sonst bei derartigen Besetzungen üblichen Aufnahmebedingungen zugrunde zu legen sind.

7. Mit 1. Juli 1902 wird der Stand des Straßenäuberungspersonales im IV., V., VI. und VII. Bezirke in nachstehender Weise festgesetzt:

- a) für den IV. Bezirk: 2 Aufseher, 6 Partieführer und 92 Tagelöhner;
- b) für den V. Bezirk: 3 Aufseher, 11 Partieführer und 80 Tagelöhner;
- c) für den VI. Bezirk: 2 Aufseher, 6 Partieführer und 66 Tagelöhner;
- d) für den VII. Bezirk: 3 Aufseher, 8 Partieführer und 95 Tagelöhner.

Von diesen Arbeitern hat der IV., V. und VI. Bezirk zur Durchführung der nächtlichen Straßenäuberung in den obenangeführten Straßen je einen Partieführer und 11 Arbeiter beizugeben, deren Arbeitszeit um 11 Uhr nachts beginnt und um 10 Uhr vormittags des nächsten Tages aufhört. Nach Beendigung der Einsammlung des Straßenkehrichts, beziehungsweise zur Zeit, als wegen der Bitterungsverhältnisse die Rehrmaschinenarbeit ruht, müssen diese Arbeiter bei der Tagäuberung verwendet werden. Für den Nachtdienst gebührt einem Partieführer eine Zulage von 70 h und einem Tagelöhner eine solche 40 h per Nacht.

Auf den erstklassigen Straßen, welche im IV., V. und VI. Bezirke bei Nacht gesäubert werden, sind entsprechend viel Stationisten zum Zwecke der Nachsäuberung bei Tag aufzustellen, welche aus dem systemisierten Stande des Straßenäuberungspersonales zu entnehmen sind.

8. Die Abfuhr des Straßenkehrichts und -Kotes sowie der sonstigen zur Straßenpflege erforderlichen Fuhrwerksleistungen haben vom 1. Juli 1902 in den genannten drei Bezirken in eigener Regie bewerkstelligt zu werden, insoweit hiezu das bei der Nachsäuberung verwendete städtische Fuhrwerk reicht. Diesbezüglich hat sich der Leiter des städtischen Fuhrwerksbetriebes für die Straßenpflege stets mit den betreffenden Bezirksvorstehern ins Einvernehmen zu setzen.

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

Das für Zwecke der Straßenpflege, Kehrichtabfuhr und Schneebeiseitigung benötigte Fuhrwerk wurde wie im Jahre 1900 zum Teile vom städtischen Fuhrwerksbetriebe für die Straßenpflege, zum Teile von bestellten Unternehmern beigelegt. Die Tätigkeit des ersterwähnten Betriebes erstreckte sich im Berichtsjahre auf die Gemeindebezirke I, IV, V, VI, IX, XII, XIII, XVI und XVII. In allen diesen Bezirken konnte der Hauskehricht ohne Beihilfe eines bestellten Unternehmers vom städtischen Regiefuhrwerke eingesammelt und abgeführt werden. Im I. Bezirke wurden außerdem fast sämtliche Fuhrwerksbeistellungen für die Straßenäuberung und -Pflege (Abfuhr des Markt- und Straßenkehrichts, sowie des Straßenkotes, Straßenbespritzung mittels Faßwagen, nächtliche Straßenreinigung unter Verwendung von Rehrmaschinen und Vorspritzwagen, Verführung von Erde, Schotter, Sand, Bejpannung der Straßenwalzen u. dgl.) in eigener Regie ausgeführt.

Im XI. Bezirke besorgte der städtische Fuhrwerksbetrieb die Einsammlung und Abfuhr des Straßen- und Marktkehrichts, sowie das ganze sogenannte Truhenuhrwerk für die Straßenpflege und zu Allerheiligen durch acht Tage hindurch die Reinigung der Simmeringer Hauptstraße nebst dem Rennweg im III. Bezirke bei Nacht auf maschinellem Wege.

Im XII. Bezirke gelangte das eigene Fuhrwerk der Gemeinde bei der Abfuhr von Markt- und Straßenkehricht, sowie von Straßenkot nur dann zur Verwendung, wenn überzähliges Pferdmaterial vorhanden war. Ebenso wurde zur Bejpannung der Schneepflüge und Abfuhr von Schnee in den Bezirken I, XI und XII nur dann städtisches Regiefuhrwerk herangezogen, wenn es nicht anderweitig Beschäftigung fand.

Im übrigen waren wie im Vorjahre Unternehmer vertragsmäßig bestellt, welche die Einsammlung und Abfuhr des Hauskehrichts besorgten und das zur Straßenäuberung und -Pflege sowie zur Schneeabfuhr erforderliche Fuhrwerk beistellen mußten. Nur für das zweispännige Fuhrwerk zur Schneeabfuhr im I. Bezirke fand die Bestellung eines

Unternehmers vor Beginn des Winters nicht statt, sondern der Bezirksvorsteher hatte die Ermächtigung, fallweise dieses Fuhrwerk nach Bedarf aufzunehmen. In der Regel genügt die Heranziehung des schon vorherbestellten Kabfuhrwerkes zur Abfuhr des Schnees im I. Bezirke.

Die in der Kopalgasse in Simmering befindliche Filiale des städtischen Fuhrwerksbetriebes für die Straßenpflege erwies sich zu klein; daher mußten die Stallungen um sechs Stände vergrößert werden.

Behufs Erweiterung der Filiale des städtischen Fuhrwerksbetriebes für die Straßenpflege im XVI. Bezirke, Arnetzgasse 26, wurden Verhandlungen wegen Ankaufes der Nachbarrealität D.-Nr. 28 eingeleitet, die jedoch am Ende des Berichtsjahres noch nicht abgeschlossen waren.

Bei dem Umstande, als im Berichtsjahre die Einsammlung und Abfuhr des Hauskehrichts im V. Bezirke vom 26. Februar und im IV. und VI. Bezirke vom 1. Juli und das gesamte Straßensäuberungsfuhrwerk im XI. Bezirke vom 1. Juli in eigener Regie geleistet werden mußte, trat eine Vermehrung der Betriebsmittel des städtischen Fuhrwerksbetriebes für die Straßenpflege ein, so daß am Ende des Berichtsjahres 173 Pferde, 69 Hauskehrwagen, 17 Straßenkehrwagen, 18 Truhenwagen, 22 Faßspritzwagen, 6 Patentspritzwagen, 14 Kehrmaschinen, 30 Schneepflüge, 2 Kotabzugmaschinen, 2 Streifwagen, 1 Plateauwagen, 1 Leiterwagen, 2 Dienstwagen, 2 Straßenwalzen für Pferdezug, 2 Dampfstraßenwalzen, 2 Eggen, 1 Eisbrecher und 1 Kehrichtsammelwagen des Koprohorisystems in den einzelnen Depots dieses Betriebes eingestellt waren.

Unter diesen Betriebsmitteln befindet sich eine Kehrmaschine, die von der Firma Kollau & Tangermann in Helmstadt auf Grund der im Jahre 1900 in den Wiener Straßen mit dieser Maschine gemachten Erprobung angekauft wurde.

Der von der Firma R. Czermak zu Versuchszwecken im Vorjahre beigestellte Sprengwagen mit Zentrifugalsprengvorrichtung wurde wieder zurückgegeben, weil sich die Sprengvorrichtung dieser Wagen für den Verkehr auf den Wiener Straßen nicht eignet.

Mit Rücksicht auf den günstigen Abschluß des Versuches mit dem Patenteisbrecher der Firma Gorbatsch in Rimpstsch in Schlesien, kaufte die Gemeinde einen solchen Apparat an.

An Personal standen bei diesem Betriebe Ende 1901 in Verwendung: 1 Schaffer als Leiter, 3 Unterschaffer, 1 Kanzlist, 4 Aufseher, 90 Kutscher, 9 Stallpagen, 9 Depotarbeiter und 40 Aufleger.

Auf Grund des Stadtratsbeschlusses vom 7. November 1901 wurde zur Ver-  
sorgung des tierärztlichen Dienstes bei den Pferden des städtischen Fuhrwerksbetriebes für die Straßenpflege ein Tierarzt aus dem Stande des städtischen Veterinäramtes bestimmt. Dieser muß auch die kurative Behandlung der den Sanitätsstationen zugewiesenen städtischen Pferde besorgen und den Stallmeister der städtischen Feuerwehr im Verhinderungsfalle vertreten.

Hinsichtlich des Personales des städtischen Fuhrwerksbetriebes für die Straßenpflege wurden im Berichtsjahre noch folgende zwei Vorschriften erlassen:

**Vorschrift für die Aufnahme, Dienstesverwendung und Entlassung des ständigen Arbeitspersonales des städtischen Fuhrwerksbetriebes für die Straßenpflege, mit Ausnahme der vorübergehend als Tagelöhner aufgenommenen Arbeiter.**  
(Genehmigt mit Stadtratsbeschuß vom 1. Oktober 1901.)

§ 1.

Die Aufnahme und Entlassung des ständigen Arbeitspersonales des städtischen Fuhrwerksbetriebes für die Straßenpflege, dormalen Kutscher, Stallburschen, Depotarbeiter, Plazaufseher,

Aufleger, Lautpersonal und Planierer auf den Abladeplatzen hat durch den Betriebsleiter zu erfolgen und es haben hiebei nachstehende Grundsätze zu gelten:

1. Der Bewerber muß bei der Aufnahme das 20. Lebensjahr zurückgelegt und darf das 40. Lebensjahr noch nicht überschritten haben.

2. Derselbe muß ein tadelloses Vorleben ausweisen und für den Dienst körperlich und geistig geeignet sein.

3. Auch muß er österreichischer Staatsbürger sein. Bei sonst gleichen Umständen werden in Wien Heimatberechtigte bevorzugt.

#### § 2.

Jeder Aufgenommene hat sich einer vierwöchentlichen Probefrist zu unterwerfen, während welcher dem Betriebsleiter das Recht zusteht, denselben sogleich und ohne vorhergehende Kündigung und ohne Angabe von Gründen zu entlassen. Während der Probefrist erhält jeder Aufgenommene bereits den vollen für die bezügliche Arbeiterkategorie festgesetzten Taglohn. Nach Ablauf der Probefrist kann für den Fall, als der Bewerber allen Anforderungen der Arbeit, für welche seine Aufnahme erfolgte, vollkommen entspricht, die endgültige Aufnahme erfolgen.

#### § 3.

Das Dienstverhältnis kann, falls nicht wegen Dienstesvergehen die sofortige Entlassung (§ 4) erfolgt, jederzeit gegen eine beiden Teilen zustehende 14 tägige Kündigung aufgelöst werden. Die Gemeinde Wien behält sich alle ihr aus dem Dienstvertrage gegen die Beschäftigten zukommenden gesetzlichen Rechte vor.

#### § 4.

Im Falle vorkommender Trunkenheit im Dienste oder bei wiederholter Nichtbeachtung der Ermahnung wegen ordnungswidriger Dienstleistung oder im Falle einer besonders großen Nachlässigkeit im Dienste steht dem Betriebsleiter das Recht zu, den betreffenden Bediensteten sofort zu entlassen.

#### § 5.

Hinsichtlich der Ausübung des gesamten Dienstes in und außer den Depots haben sich alle Bediensteten an die vom Leiter des Fuhrwerksbetriebes direkt oder indirekt getroffenen Anordnungen zu halten. Die Bediensteten haben aber auch bei Durchführung der zur Straßenpflege gerechneten Leistungen in den einzelnen Bezirken den Anordnungen der Bezirksvorsteher oder seiner Aufsichtsorgane sofort Folge zu leisten. Auch dann, wenn eine solche Anordnung mit den vom vorgeetzten Leiter des Fuhrwerksbetriebes gegebenen Weisungen nicht im Einklange steht, ist den Anordnungen der Bezirksvorsteher oder seiner Aufsichtsorgane sofort nachzukommen, doch muß von dem Vorfalle reich nach dem Einrücken ins Depot dem anwesenden Schaffer oder seinem Stellvertreter Meldung erstattet werden, welcher sodann in dieser Angelegenheit die nötigen Schritte unternehmen wird. Jedenfalls wird aber allen Bediensteten des Fuhrwerksbetriebes im Interesse der anstandslosen Durchführung des Dienstes ein anständiges und höfliches Benehmen gegen jedermann, insbesondere gegen höhere Organe der Bezirksvorstellungen und ein stetes und gutes Einvernehmen mit den Gleichgestellten und den niedrigen Organen der Bezirksvorsteher zur Pflicht gemacht.

#### § 6.

Diese Vorschriften sind jedem Bewerber bei seiner Aufnahme vorzulesen und von diesem in Gegenwart des Betriebsleiters oder eines Stellvertreters mit dem Bemerkten zu fertigen, da er sich diesen Vorschriften vollinhaltlich unterwerfe.

#### **Vorschrift über die Disziplinalgewalt des Leiters des städtischen Fuhrwerksbetriebes für die Straßenpflege.**

I. Dem Leiter der eigenen Fuhrwerksregie bei der Straßenpflege wird das Recht eingeräumt, bei vorkommenden Ordnungswidrigkeiten gegen die seiner Leitung unterstehenden Arbeitspersonen Ordnungsstrafen zu verhängen.

II. Als Ordnungsstrafen werden festgesetzt:

1. Der mündliche Verweis.

2. Die Entziehung der Arbeitsgelegenheit unter gleichzeitiger Einstellung des Lohnbezuges bis zur Dauer von höchstens vier Tagen, ohne Lösung des Arbeitsverhältnisses (das sogenannte Aussetzen).

3. Die strafweise Entlassung aus dem städtischen Dienste.

III. Die verhängten Strafen sind in dem bei der Fuhrwerksregie der Straßenpflege geführten Arbeitsverzeichnis derart einzutragen, da daraus die strafbare Handlung, beziehungsweise Unterlassung, die Zeit der Strafverhangung und die Art der Strafe, sowie der Zeitpunkt des Vollzuges derselben zu entnehmen ist. —

Rückfichtlich der den Bezirksvorstehern zustehenden Durchführung der Straßenjäuberung und der damit zusammenhängenden Geschäfte ist folgendes zu berichten:

Über die infolge der Erbauung der Gürtellinie der Stadtbahn und der Wienflußregulierungs-Arbeiten notwendige Neubestimmung der Grenzen für die Straßenjäuberung und -Pfleger zwischen den in Betracht kommenden Bezirken, fanden im Berichtsjahre mehrfache kommissionelle Verhandlungen statt, bei denen verschiedenartige Anschauungen herrschten. Am häufigsten wurde die Meinung vertreten, daß die Grenzen der Straßenpflege genau mit den Bezirksgrenzen zusammenfallen sollen und daß im Hinblick auf die im Zuge befindlichen Verhandlungen wegen Neuabgrenzung der einzelnen Gemeindebezirke auch mit der Neuregelung der Säuberungsgrenzen zugewartet werden solle. Dagegen wurde geltend gemacht, daß die letztere Angelegenheit dringlich sei und mit der unaufschieblichen Frage der Neusystemisierung und Vermehrung des Straßenjäuberungs- und -Pflegerpersonales im Zusammenhange stehe. Im Berichtsjahre wurden diese kommissionellen Verhandlungen nicht zum Abschlusse gebracht.

Auf Ansuchen des Bezirksvorstehers für den XIV. Bezirk wurde die Hollergasse aus dem Pflegegebiete des XIII. Bezirkes ausgeschieden und dem XIV. Bezirke überwiesen.

Die Reinigung der Linzer Reichsstraße von der ehemaligen Mariahilferlinie bis zum Pflaster-Ende in der Linzerstraße besorgte bisher die Gemeinde Wien namens des k. k. Straßenärars gegen Leistung eines Beitrages. Der bezügliche Vertrag wurde im Berichtsjahre auf drei weitere Jahre verlängert, wobei die Beitragsleistung des k. k. Straßenärars von 4400 auf 5400 K pro Jahr erhöht wurde.

Um einem vielseitigen Wunsche zu entsprechen, wurde die Schöffelgasse von der Stadtbahn bis zur Richtigauferstraße aus dem Gebiete der Straßenpflege des XVIII. Bezirkes ausgeschieden und dem XVII. Bezirke zugeteilt, weil sie von den Arbeitern dieses Bezirkes leichter erreicht wird als von denen des XVIII. Bezirkes.

Die Zahl der den Bezirksvorstehern für die Straßenjäuberung und -Pfleger zur Verfügung stehenden Arbeiter betrug durchschnittlich 59 Aufseher, 186 Partieführer und Vorarbeiter und 1668 Tagelöhner, die sich auf die einzelnen Bezirke in nachstehender Weise verteilen:

Bezirk	Aufseher	Vorarbeiter, Partieführer	Tagelöhner	Zusammen
I	8	14	208	230
II u. XX	3	26	150	179
III	4	12	104	120
IV	2	6	93	101
V	3	11	73	87
VI	2	6	61	69
VII	3	8	85	96
VIII	2	7	49	58
IX	3	9	84	96
X	3	13	109	125
XI	3	6	50	59
XII	3	8	69	80
XIII	3	9	80	92
XIV	3	8	75	86
XV	2	7	59	68
XVI	3	11	103	117
XVII	3	8	72	83
XVIII	3	8	71	82
XIX	3	9	73	85
Summe	59	186	1668	1913

Für die Straßenaufseher wurde mit Stadtratsbeschluß vom 19. Dezember ein Dienstesabzeichen eingeführt.

Im V. Bezirke ließ der Bezirksvorsteher an geeigneten Stellen im Straßenkörper versuchsweise zwei gemauerte Kehrichtgruben errichten, um den auf den Straßen eingesammelten Kehricht bis zur Abfuhr aufzunehmen. Die im Berichtsjahre damit gesammelte Erfahrung erlaubt über deren Zweckmäßigkeit noch kein abschließendes Urteil.

Als Ersatz für das bisher im städtischen Hause an der Ecke der Liechtensteinstraße und Aufgasse befindliche Requiritendepot des IX. Bezirkes wurde die Erbauung eines Schuppens auf dem städtischen Steinlagerplatze an der Spittelauerlände Ecke der Spittelauerergasse, zur Unterbringung der Schneepflüge und zweirädrigen Kehricht- und Schneefarren beschlossen. Die übrigen Requiriten wurden in die anderen bestehenden Depots des IX. Bezirkes verteilt.

Der Materialplatz des XIII. Bezirkes, welcher sich auf der dem Breitenfeer Kirchenbau-Vereine gehörigen Baustelle Kat.-Parzelle 570 befand, mußte infolge Kündigung geräumt werden. Mangels eines entsprechenden Ersatzes wurden die darin aufbewahrten Gegenstände auf die anderen Bezirks-Depots verteilt.

Die von der Kommission für die Wiener Verkehrsanlagen der Gemeinde reservierten Biaduktöffnungen Nr. 101 bis 103 der Gürtellinie der Wiener Stadtbahn wurden zu einem Requiritendepot der Straßenpflege adaptiert und dem Vorsteher für den XVIII. Bezirk zur Verfügung gestellt.

Für die Abfuhr des Straßenehrichts von Dornbach und Neuwaldegg im XVII. Bezirke wurde mit Rücksicht auf die bergigen Straßen anstatt der vorgeschriebenen Deckelwagen die Verwendung von Truhenvagen gestattet, obwohl letztere einen kleineren Fassungsraum und keinen Verschluß nach oben besitzen.

Der von der Gemeinde zur Verfügung gestellte Ableerplatz für den Hauskehricht im Gemeindegebiete von Inzersdorf mußte aufgelassen werden, weil er bereits bis zum vorgeschriebenen Niveau angeschüttet war. Die Bezirke IV und X mußten demnach zur Ablagerung der häuslichen Abfälle auf den bestehenden Ableerplatz in den Ziegelwerken an der Triesterstraße gewiesen werden. Außerdem wurde dem Regiefuhrwerke für die Einsammlung des Hauskehrichts im V. und VI. Bezirke diese Ableerstätte zugeteilt. Die Gemeinde Wien schloß demnach mit der Wienerberger Ziegelfabriks- und Baugesellschaft ein neues Übereinkommen ab, wonach sich der jährliche Pachtzins, den die Gemeinde für den Ableerplatz in den Ziegelwerken an der Triesterstraße zu zahlen hat, auf jährlich 9200 K stellt. Hinsichtlich der übrigen Pachtbedingungen für diesen Kehricht-Ableerplatz trat keine Veränderung ein.

Für die Deponierung des aus dem XI. Bezirke durch das eigene Fuhrwerk der Gemeinde abgeführten Straßenehrichts und -Kotes wurden die städtischen Schanzgründe an der Preßburger Reichsstraße und der ausgebeutete Teil des Bürgerhospitalfondsgrundes an der Weißenböckstraße im XI. Bezirke bestimmt.

Zum Zwecke der Erwerbung geeigneter und nahegelegener Ableerplätze für den aus dem XVI. und XVII. Bezirke abgeführten Straßen- und Marktkehricht sowie Straßenkot leitete der Magistrat Verhandlungen mit den Eigentümern der aufgelassenen Sandgruben auf der sogenannten Teufelskottried im XVI. Bezirke ein, die jedoch im Berichtsjahre nicht zum Abschlusse gelangten.

Als ein großer Übelstand wurde es beklagt, daß die für die Abfuhr des Straßenehrichts und -Kotes bestellten Unternehmer die abgeführten Materialien auch dort ableerten, wo öffentliche Rücksichten dagegen sprechen. Die Unternehmer wurden des-

wegen veranlaßt, dem Magistrate ihre Ableerplätze bekanntzugeben. Diese werden sodann nach kommissioneller Besichtigung und Prüfung einzeln genehmigt, in einem Verzeichnisse zusammengestellt und den mit der Überwachung des von den Unternehmern beigestellten Fuhrwerkes betrauten städtischen Organen und Sicherheitswachorganen bekanntgegeben. Auf diese Weise hofft man diesem vielbeklagten Übelstande einigermaßen zu steuern. Das Verzeichnis war am Schlusse des Berichtsjahres noch nicht fertiggestellt.

Der noch ungepflasterte Teil der Zufahrtstraße zum Kehrichtableerplatze des I. Bezirkes wurde zur Erleichterung der Zufuhr bis zum Sortierwerke des Franz Wallegg mit ordinären Granitwürfeln gepflastert.

In Bezug auf die Kehrichtverwertung ist Nachstehendes bemerkenswert:

Wie vorausgesehen wurde, mußte das Unternehmen des Franz Wallegg, welches den Kehricht aus dem I. Bezirke zur Sortierung und Verwertung auf maschinellem Wege übernommen hatte (Seite 93 des Verwaltungsberichtes für 1900), den Betrieb einstellen und es ging gänzlich zugrunde. Die Gemeinde übergab daher die Verwertung des Kehrichtes wieder dem früheren Unternehmer Anton Buskacz gegen ein monatliches Pauschale von 960 K. Dieser Unternehmer läßt den Kehricht mittelst Handarbeit aus-sortieren, verkauft die brauchbaren Gegenstände (wie Knochen, Fegen, Papier), schüttet mit dem gänzlich unbrauchbaren Teile des Kehrichts (wie Steine, Ziegel) die ihm zur Verfügung gestellten aufgelassenen Schotter- und Sandgruben an und kompostiert den Feinmüll des Hauskehrichts mit dem Straßen- und Marktkehricht zu Kehrichtdünger, den er an Bauern fuhrenweise verkauft. Diese nehmen auf dem Wege vom Wiener Markte nach Hause den Kehricht als Rückfracht mit.

Der Frage der Beseitigung des Hauskehrichts durch Verbrennung in eigenen Destructors wurde auch im Betriebsjahre das nötige Augenmerk zugewendet und alle Neuerungen auf diesem Gebiete einem entsprechenden Studium unterzogen. Zu einer endgültigen Beschlußfassung kam es in dieser Angelegenheit jedoch nicht.

Der viel wertvollere Straßen- und Marktkehricht könnte einer entsprechenden Verwertung zugeführt werden, wenn er in Gegenden transportiert würde, wo ein größerer Bedarf darnach ist. Deshalb hat der Magistrat Verhandlungen wegen Verführung dieser Abfälle in die Gegend von Wiener-Neudorf und Guntramsdorf eingeleitet. Der Magistrat ließ zunächst mehrere der Gemeinde Wien zum Zwecke der Ablagerung dieser Materialien angebotenen Grundstücke im Gemeindegebiete von Wiener-Neudorf und Guntramsdorf besichtigen. Doch stellten sich verschiedene Schwierigkeiten der geplanten Kehrichtverführung entgegen. Am Schlusse des Berichtsjahres war diese Angelegenheit noch nicht beendet.

Von den Kehrichtsamelsystemen, die vom Stadtrate, beziehungsweise Gemeinderate im Vorjahre zum Versuche zugelassen wurden (Seite 91 und 92 des vorjährigen Verwaltungsberichtes), gelangten im Berichtsjahre nur einige zur Erprobung. Zunächst stellte die Gemeinde mit dem Systeme des Anton Fügert aus Karlsbad-Fischern einen Versuch an. Dann kam die Reihe an das System von Fortelka & Hausler. Beide Versuche fielen äußerst ungünstig aus, und wurden schon nach einigen Tagen wieder abgebrochen, da sich nach kurzer Zeit der Probe ergab, daß beide Abfuhrsysteme in der vorgeführten Form den Wiener Verhältnissen nicht genügen. Beide Systeme sind im Prinzip dem Systeme „Syrnaphor“ ähnlich und zeigen die gleichen Mängel wie das letztgenannte Kehrichtabfuhrsystem, jedoch mit dem Unterschiede, daß alle Übelstände in verstärktem Maße auftreten.

Auf Ansuchen des Ernst Mann um Entscheidung über die Zulassung und Einführung seines Sammel-systems „Syrmaphor“ in Wien, beschloß der Stadtrat, dieses System gänzlich abzulehnen.

Der mit dem System „Koprochor“ begonnene Versuch der Abfuhr eines Teiles des Markt- und Straßenkehrichts im I. Bezirke wurde im gleichen Maßstabe fortgesetzt. Außerdem legte Alexander Hartwich auf Grund des Gemeinderatsbeschlusses vom 12. Jänner 1900 einen Vertragsentwurf wegen Einführung seines Kehrichtsammel-systems vor, worüber die Verhandlungen am Schlusse des Berichtsjahres noch nicht abgeschlossen waren.

Max Bechler aus Berlin offerierte der Gemeinde ein System, wonach auf Gestellen aufgehängte Gefäße in die Häuser eingestellt werden. Darin wird der Kehricht gesammelt und mittels Säcken abtransportiert. Zum Zwecke der Überleerung des Kehrichts wird der Sack auf die Öffnung des Kübels aufgesetzt und das Gefäß gestürzt. Der Stadtrat ließ das System zur Erprobung zu, die jedoch im Berichtsjahre nicht zu Ende geführt worden ist.

Wie alljährlich wurden bei der Gemeinde die verschiedenartigsten Anregungen, betreffend die Verbesserung in der Straßenäuberung und Hauskehrichtabfuhr gemacht und eine Anzahl von Apparaten zur Verfügung gestellt. Da sich diese jedoch als unbrauchbar erwiesen, ging die Gemeinde darauf nicht weiter ein.

#### Schneeäuberung.

Die Bejeitigung des Schnees erfolgte in größerem Maße als im Vorjahre durch Einwerfen in die Kanäle, da hiezu mehr Kanalschächte zur Verfügung gestellt wurden. Um beim Abwurfe des Schnees in die Kanäle dem Absturze von Arbeitern möglichst vorzubeugen, wurde die Anordnung getroffen, daß die Bezirksvorsteher bei allen benützten Einwurfschächten Schutzvorrichtungen anbringen lassen sollen.

Hinsichtlich der Schneeableerplätze ergab sich gegen das Vorjahr keine wesentliche Änderung. Wie im Vorjahre wurde der Schnee auf Uferteilen der Donau und des Donaukanales, sowie auf städtischen oder privaten Gründen abgelagert.

Die Bedingnisse für die Benützung der von der Gemeinde zur Verfügung gestellten Schneeableerplätze wurden einer Umarbeitung unterzogen.

Mit mehreren von privater Seite zur Verfügung gestellten Schneeschmelzmaschinen wurden Versuche unternommen, die kein besseres Resultat ergaben, als die Proben mit dem Schneeschmelzapparat des A. Hoffmann im Vorjahre (Seite 94 des Verwaltungsberichtes für 1900).

Die Zahl der Schneepflüge wurde um 1 Stück, und zwar um einen für den XVIII. Bezirk bestimmten, von der Firma Gerbatsch in Rimpfisch angekauften Spitzschneepflug vermehrt. Der im Vorjahre angekaufte Eisbrecher bewährte sich gut. Eine weitere Anschaffung solcher Apparate erscheint aber vorläufig nicht notwendig.

Zur Schneeabräumung auf den Ableerplätzen des I. Bezirkes stellte die Gemeinde das Werkzeug bei und bestellte Aufseher gegen einen Pauschalpreis zur Abräumung innerhalb einer bestimmten Frist. Diese mußten sich die Abräumungsarbeiter selbst beschaffen.

#### Straßenbespizung.

Abgesehen von jenen Straßen Wiens, die mittelst Schlauchtrommelwagen direkt vom Hydranten bespizt werden, erfolgt die Bespizung der Straßen des I. Gemeindebezirkes während des Tages durch sechs Automat-Spizwagen des Systems

Fischer & Wawroch, jetzt Felsenstein & Parjche in Liefing, und durch 11 Sprengwagen mit Schleuderbrause. Bei der nächtlichen Reinigung mit Mehrmaschinen werden zum Vorspritzen nur Automatsprengwagen benützt. In den Bezirken II—XX wurden zur Saßwagenbespritzung ausschließlich Wagen mit Schleuderbrausen verwendet. Auch im Berichtsjahre mußte aus sanitären Gründen eine große Zahl von Straßen teils in die Bespritzung neu einbezogen, teils öfter als einmal im Tage bespritzt werden.

Die im Betriebsjahre zur Bespritzung gelangte Straßenfläche betrug am Ende des Berichtsjahres 7,252.004 m<sup>2</sup>. Die Kosten der Straßenbespritzung beziffern sich mit 790.591 K 28 h.

Für den X. und XIII. Bezirk wurden vier zweirädrige Handspitzwagen angeschafft. Ferner wurde von der Firma Kollau & Tangermann ein Automatspitzwagen angekauft, der aber nach dem Systeme Fischer & Wawroch, beziehungsweise Felsenstein & Parjche hergestellt ist.

### b) Sonstige Straßen.

Bezüglich der im Gemeindegebiete von Wien bestehenden Straßen des k. k. Straßenarsars sind die Verhältnisse die gleichen geblieben, wie sie in dem Berichte für das Jahr 1897 geschildert wurden. Hingegen gelangten infolge des am 8. Dezember 1900 zwischen dem k. u. k. Hofärar und der Gemeinde geschlossenen Übereinkommens (Verwaltungsbericht für 1900, Seite 159—168) im Laufe des Jahres 1901 die folgenden hofärarischen Straßen in das Eigentum der Gemeinde Wien:

1. Die im II. Bezirke zwischen der Nordbahnstraße, dem Praterstern, der Franzensbrückenstraße, dem Viadukte der Verbindungsbahn und den Gründen der Nordbahn gelegenen Straßengründe der Kronprinz Rudolfstraße, Ausstellungsstraße und der Hauptallee nebst den dort befindlichen Fußwegen und Reitwegen.

2. Die Kaiser Josefstraße im II. Bezirke von Nr. 33 bis zur Taborstraße.

3. Die Schönbrunnerstraße (sogenannte Pappelallee), die Schönbrunner Hofallee (sogenannte vierfache Allee) und die Hiepinger Hofstraße im Gebiete des XIII. Bezirkes.

Nicht in den physischen Besitz, wohl aber in die Erhaltung der Gemeinde wurden übernommen: die Weidlinger Hofstraße, die Fortsetzung der Hiepinger Hofstraße vom Haupteingange in das Schönbrunner Schloß, entlang dieses Schloßes bis zur Zenogasse.

Die Gesamtlänge dieser vom k. k. Hofärar teils in das Eigentum, teils in die Erhaltung der Gemeinde Wien übernommenen Straßen beträgt 3.14 km.

### c) Eisenbahnen.

#### I. Lokomotivbahnen.

##### a) k. k. Staatsbahnen.

Im Interesse einer raschen Beseitigung der Niveaufkreuzungen der Westbahn im XIII. Bezirke ersuchte die Gemeinde zufolge Stadtratsbeschlusses vom 8. August die k. k. n.-ö. Statthalterei um Beschleunigung des im Vorjahre eingeleiteten Verfahrens, doch ist eine weitere Entwicklung dieser für die Verkehrsverhältnisse des XIII. Bezirkes wichtigen Angelegenheit im Berichtsjahre nicht zu verzeichnen.

Weiters trat die Gemeinde zufolge Stadtratsbeschlusses vom 3. Dezember unter Hinweis auf die ungünstigen Wirkungen, welche die Tarifverschiedenheiten zwischen der Wiener Stadtbahn und der Wiener Verbindungsbahn auf den Verkehr zu den Bezirksteilen Lainz, Speising, Altmannsdorf und Hegendorf ausüben, an die k. k. Staatsbahndirektion Wien mit dem Ersuchen heran, auch die Linien der Wiener Verbindungsbahn

und Donauländebahn zur Gänze in den Stadtbahntarif einzubeziehen und der Ausgestaltung des Verkehrs auf diesen Bahnen im Interesse der von ihnen durchzogenen Stadtteile unausgesetzt ihre Aufmerksamkeit zuzuwenden, ein Schritt, der bisher ebenfalls erfolglos blieb.

Die von der Gemeinde gegen die Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 9. Oktober 1900, Z. 36.498, betreffend die Erteilung des Baukonzesses für die Rekonstruktion der Fettgasanstalt auf dem Bahnhofe in Hütteldorf beim k. k. Verwaltungsgerichtshofe eingebrachte Beschwerde wurde abgewiesen.

Am 16. Dezember 1901 fand die politische Begehung über die Umgestaltung der Station Inzersdorf der Donauländebahn statt. So sehr auch diese Herstellung im Interesse des angrenzenden, für Industriebauten bestimmten Gemeindegebietes lag, war das Bahnprojekt nach Anschauung der Gemeinde doch in der Richtung abzuändern, daß die ganze Anlage nicht an der vorgeschlagenen Stelle zunächst dem Brunnwege, einem derzeit nicht einmal zu allen Jahreszeiten fahrbaren Feldwege, sondern an einer Kommunikation von größerer Bedeutung, wie z. B. an der Lagenburgerstraße, angelegt werde. Mit dieser Anschauung drang die Gemeinde bei der Kommission nicht durch; sie stellte daher die Eventualforderung, daß das Bahnunternehmen zu verpflichten sei, die zur seinerzeitigen Eröffnung des regulierten Brunnweges erforderlichen Herstellungen an der Bahnhofanlage auf eigene Kosten auszuführen. Aber auch diesem Verlangen wollte das Bahnärar nicht Rechnung tragen; die endgültige Erledigung der Angelegenheit fällt nicht in das Berichtsjahr.

Die Verbindungsbahn wurde in der Strecke „Favoriten—Hauptzollamt“ mit Block Sicherungen ausgestattet. Zu diesem Zwecke sind zwei Blockhütten erbaut und die Wartehalle der Haltestelle „Kennweg“ entsprechend erweitert worden.

#### b) Wiener Stadtbahn.

An den bestehenden Linien wurde außer kleineren Ergänzungsbauten nur die Erweiterung der Haltestelle „Praterstern“ durchgeführt. Hierdurch wurden die Verhältnisse insofern sehr gebessert, als nunmehr das Publikum, welches Karten zu kaufen hat, das weggehende und das ankommende Publikum von einander vollständig getrennt sind.

Die Donaukanallinie und Verbindungskurve zur Gürtellinie wurden fertiggestellt. Als Bauarbeiten von Bedeutung für die Gemeinde sind hierbei die zum Teile provisorischen Straßenregulierungen an der Rosauer- und Spittelauerlände zu erwähnen. Außerdem wurde für die Kabel der Allgemeinen österreichischen Elektrizitätsgesellschaft ein Kanal unter der Galeriebahn an der Rosauerlände hergestellt, für den sich die Gemeinde das Mitbenützungsrecht sicherte. Ferner wurde nächst der Brigittabrücke über der Bahneindeckung das Ersatzgebäude für die früher bestandene Sicherheitswachstube errichtet, wozu die Gemeinde unter gewissen Bedingungen, insbesondere gegen Zahlung eines Bestandzinses, die Zustimmung erteilte.

Nach der am 31. Juli 1901 vorgenommenen technisch-polizeilichen Prüfung, die ein im wesentlichen anstandsloses Ergebnis hatte, wurde die Donaukanallinie und Verbindungskurve am 6. August 1901 für den allgemeinen Verkehr eröffnet.

Mit der Gültigkeit vom 15. Juni wurde ferner im Berichtsjahre für den Stadtbahn- und teilweise auch für den Verbindungsbahn-Verkehr ein neuer Tarif eingeführt. Danach werden an Wochentagen für Strecken bis zu 3 km Länge bei Benützung der II. Klasse 15 h, bei Benützung der III. Klasse 10 h, bei Strecken über

3 km für die II. Klasse 30 h, für die III. Klasse 20 h eingehoben; damit wurde die bisher für Strecken über 8 km Länge bestehende dritte Fahrpreisstufe von 45, bezw. 30 h aufgehoben. Dagegen hat an Sonn- und Feiertagen ein Einheitspreis von 30, bezw. 20 h für alle Strecken Gültigkeit. Gleichzeitig wurden die Preise der nur an Wochentagen gültigen Monatskarten namhaft ermäßigt. Da die Gültigkeitsdauer des provisorischen Betriebsvertrages für die Wiener Stadtbahn vom 23. April 1898 Ende 1901 abgelaufen wäre, wurde der Vertrag zufolge Erlasses des k. k. Eisenbahnministeriums vom 28. Dezember 1901 um ein weiteres Halbjahr verlängert.

#### c) k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Außer der Vergrößerung und Umgestaltung des Kanzleigebäudes im 5. Kohlenhofe und der Vergrößerung des Transito-Magazin-Kanzleigebäudes wurde auch die Neuerrichtung einer Äthylen-Gasanstalt und die Umgestaltung der Ölgasanstalt auf dem Nordbahnhofe durchgeführt. Gegen die beiden letzterwähnten Herstellungen nahm die Gemeinde aus feuer- und sanitäts-polizeilichen Rücksichten bei den kommissionellen Verhandlungen energisch Stellung, ihre Einwendungen fanden jedoch in den Entscheidungen des k. k. Eisenbahnministeriums vom 7. und 21. Dezember keine Berücksichtigung. Im Hinblick auf mehrere in ähnlichen Fällen zu ihren Ungunsten erlassene Erkenntnisse des k. k. Verwaltungsgerichtshofes wurde von einer Beschwerde an diesen Gerichtshof abgesehen.

#### d) Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

In St. Marx wurde für die Viehmarktbesucher ein Aufnahmsgebäude und ein eiserner Verbindungssteg zwischen diesem und dem Markte errichtet.

Das Projekt für die Haltestelle Simmering sowie ihre Bezeichnung „Wien—Simmeringer Hauptstraße“ erhielten mit Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums vom 2. November 1901, Z. 46.364/19 die Genehmigung. Mit dem Stadtratsbeschlusse vom 8. August 1901 übernahm die Gemeinde, um das Zustandekommen der Haltestelle zu ermöglichen, unter gewissen Bedingungen die Kosten der gefällsämtlichen Überwachung der Haltestelle im Betrage von jährlich 1290 K. Mit dem Baue des Haltestellengebäudes wurde im Berichtsjahre nicht mehr begonnen.

An kleineren Herstellungen wurden zwei neue Einfahrtsgeleise in die Werkstätten in Simmering geschaffen, wozu die Ausführung zweier neuen Holzbrücken im Zuge des sogenannten Werkstättenweges sowie entsprechender Einfahrtstore erforderlich war.

#### e) k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Die im Berichte für das Vorjahr erwähnte Beschwerde an den k. k. Verwaltungsgerichtshof in Angelegenheit der Niveaufreuzung der Steinadergasse wurde mit der Entscheidung dieses Gerichtshofes vom 26. April 1901, Z. 3289, als unbegründet abgewiesen.

Der am 24. Mai abgebrannte Trakt der Wagenbauwerkstätte wurde wieder aufgebaut und von der Ölgasanstalt der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft eine Gasleitung zu den entsprechenden Füllständern am Südbahnhofe ausgeführt.

#### f) k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang.

Die mit dieser Gesellschaft, bezw. der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft, bezw. der Societé belge de chemins de fer im Vorjahre eingeleiteten Verhandlungen

bezüglich verschiedener Grundtransaktionen gelangten wegen der ablehnenden Haltung des k. k. Eisenbahnministeriums gegenüber einigen Bestimmungen des Übereinkommens, welches der Genehmigung des genannten Ministeriums unterzogen werden mußte, im Berichtsjahre nicht zum Abschlusse.

#### g) Aktien-Gesellschaft der Wiener Lokalbahnen.

Der im Vorjahre begonnene Umbau der im V. und XII. Bezirke gelegenen Strecke wurde beendet, wobei die Geleiseverlegung in der Eichenstraße km 1·417 bis 1·595 nach einem geänderten Projekte, dessen politische Begehung am 5. Juli 1901 stattfand, vorgenommen wurde.

Gegen jenen Teil der Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 4. Oktober 1901, Z. 44.712, womit die Forderung der Gemeinde in betreff der Herstellung von Gehwegen an den an öffentliche Straßen grenzenden Seiten des Magleinsdorfer Bahnhofes abgewiesen wurde, ergriff die Gemeinde infolge Gemeinderatsbeschlusses vom 22. Jänner 1901 die Beschwerde an den k. k. Verwaltungsgerichtshof; die Entscheidung hierüber ist im Berichtsjahre nicht mehr erfolgt.

Die Verpflichtung zur Auspflasterung des nicht auf Seite der Jahrbahn gelegenen Geleises der Marx—Meidlingerstraße wurde zum Teile zufolge Stadtratsbeschlusses vom 22. Oktober bis auf weiteres gestundet.

#### h) Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauß & Komp.

Zufolge Stadtratsbeschlusses vom 3. Oktober erteilte die Gemeinde die Zustimmung, daß der Gesellschaft das ihr hinsichtlich der Linien nach Stammersdorf und Groß-Enzersdorf auf Grund des Vertrages vom 27. Mai 1885 zustehende Recht der Benützung des öffentlichen Gutes des II., bezw. XX. Bezirkes hinsichtlich der im Vertrage ausdrücklich genannten Straßenparzellen unter gleichzeitiger Aufnahme aller der Gesellschaft durch den Vertrag auferlegten Verpflichtungen im Eisenbahnbuche (II. Abteilung des Bahnbestandblattes) ausgezeichnet werde.

Die Raibauten der Kommission für Verkehrsanlagen machten die zeitweilige Beseitigung der am Vorkai des Donaukanales gelegenen Geleise der Gesellschaft von der Stephanie- bis zur Augartenbrücke, sowie der bei der erstgenannten Brücke gelegenen Endstation notwendig. Der Betrieb wurde am 31. Mai 1901 eingestellt.

Aus Anlaß der Herstellung eines Strombades nächst der Kaiser Franz-Josefsbrücke wurde eine entsprechende Sommerhaltestelle geschaffen.

#### i) Projektirte Marchfeldbahn.

Die für eine normalspurige Bahn niederer Ordnung von Gänserndorf über Markgrafneusiedl und Boysdorf nach Groß-Enzersdorf und von da einerseits zur Fäkalien-Pumpstation nächst Albern, andererseits über Probstdorf und Orth nach Marchegg erteilte Bewilligung (Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums vom 30. Jänner 1900, Z. 57.628 ex 1899) für die Vornahme der technischen Vorarbeiten wurde mit Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums vom 4. April 1901, Z. 3413, auf 1 Jahr verlängert.

#### k) Industriegeleise und Schlepfbahnen.

Für das städtische Elektrizitätswerk wurde ein von den Geleisen der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft für einen Holzhändler ein von der Kaiser Franz-Josefs-Bahn abzweigendes Schleppegeleise erbaut.

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft entfernte ihr die Lagerplätze längs der Vorderen Südbahnstraße durchziehendes Schleppgleise auf ungefähr 120 m, um die Favoritenstraße für die daselbst zu erbauende elektrische Straßenbahn frei zu machen.

Für die Bauten im Freudenauer Winterhafen wurden zwei Rollbahnen mit Lokomotivbetrieb hergestellt.

## II. Elektrische Bahnen.

### a) Städtische Straßenbahnen.

#### 1. Allgemeines.

Das k. k. Eisenbahnministerium hatte mit den Erlässen vom 3. Februar 1901, Z. 3177 und 61.032, die Eröffnung der Straßenbahnlinien Sofienbrücke—Rochusgasse—Rafumofskygasse, Nordwestbahn—Zinnstraße—Engerthstraße, Wiedner Hauptstraße—Magleinsdorferstraße und Schwarzenbergplatz—Heugasse—Südbahnhof an die Bedingung gebunden, daß an den Bahnanlagen andere Vorkehrungen gegen die gefährdrohenden Folgen des Reißens und Herabfallens von Schwachstromauf Starkstromleitungen getroffen werden, als bei Erteilung des Baukonjesses für die betreffenden Linien vorgeschrieben waren. Die Gemeinde ergriff gegen diese Entscheidung mit dem Beschlusse vom 28. März 1901 die Beschwerde an den k. k. Verwaltungsgerichtshof. (Vgl. auch den Verwaltungsbericht für 1900, Seite 112—114.) Der Gerichtshof wies die Beschwerde der Gemeinde mit dem nachfolgenden prinzipiell bedeutamen Erkenntnisse als unbegründet ab:

Entscheidung des k. k. Verwaltungsgerichtshofes vom 10. Juli 1901, Nr. 5450:

Im Namen Seiner Majestät des Kaisers!

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat unter dem Voritze des k. k. ersten Präsidenten Dr. Grafen Schönborn, in Gegenwart der Räte des k. k. Verwaltungsgerichtshofes Dr. Haberer, Dr. Reißig, Freiherrn v. Jacobi, Truxa, Dr. Schön und Dr. Ritter v. Popelka, dann des Schriftführers k. k. Hof-Sekretärs Grafen Kuenburg, über die Beschwerden der Gemeinde Wien gegen die Verfügungen des k. k. Eisenbahnministeriums ddo. 17. November 1900, Z. 51.713, und ddo. 3. Februar 1901, Z. 3177 und 61.032, sowie gegen mehrere namens des genannten Ministeriums getroffene Verfügungen, betreffend Sicherheitsvorkehrungen beim elektrischen Betriebe städtischer Straßenbahnen, nach der am 10. Juli 1901 durchgeführten öffentlichen mündlichen Verhandlung, und zwar nach Anhörung des Vortrages des Referenten, sowie der Ausführungen des Dr. Wolfgang Rigler, Hof- und Gerichtsadvokaten in Wien, in Vertretung der Gemeinde Wien, sowie der Gegenausführungen des k. k. Ministerial-Sekretärs Dr. Krasny, in Vertretung des belangten k. k. Eisenbahnministeriums, zu Recht erkannt:

Die Beschwerde de praes. 5. April 1901, Z. 2671, gegen die Erlässe des k. k. Eisenbahnministeriums vom 3. Februar 1901, Z. 3177 und 61.032, wird als unzulässig zurückgewiesen; die übrigen Beschwerden werden als unbegründet abgewiesen.

#### Entscheidungsgründe:

Mit der Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 24. März 1899, N.-G.-Bl. Nr. 58, hat das genannte k. k. Ministerium auf Grund und in Gemäßheit der Bestimmungen des Gesetzes über Bahnen niederer Ordnung vom 31. Dezember 1894, N.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, im Einvernehmen mit den beteiligten k. k. Ministerien und dem k. u. k. Reichs-Kriegsministerium der Gemeindevertretung der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien die angesuchte Konzession zum Baue und Betriebe eines einheitlichen, unter Einbeziehung und entsprechender Umgestaltung der von der genannten Gemeindevertretung zu erwerbenen, bisher als Lokal- oder Kleinbahnen konzessionierten Linien der Wiener Tramway-Gesellschaft herzustellen des Netzes von mit elektrischer Kraft zu betreibenden normalspurigen Kleinbahnlinien unter den in den §§ 1 bis einschließlich 17 der Kundmachung festgesetzten Bedingungen und Modalitäten erteilt.

Auf Grund dieser Konzession ist die Gemeinde Wien an die Ausführung einer Reihe von Linien, welche das konzessionierte Bahnnetz umfaßt, und an die Einrichtung dieser Linien für den

elektrischen Betrieb geschritten und hat nach durchgeführter politischer Begehung ex commissione den Baukonsens erhalten.

I. Mehrere durch die Berührung abgerissener Schwachstromleitungen mit den Starkstromleitungen der elektrischen Straßenbahnen in Wien herbeigeführte Unglücksfälle haben das k. k. Eisenbahnministerium veranlaßt, eine Beratung der beteiligten Faktoren einzuleiten, welche am 13. November 1900 stattfand und mehrere Beschlüsse faßte, von denen für den vorliegenden Streitfall die folgenden in Betracht kommen:

„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.

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 Ausschalter sind durch Ansschalter zu ersetzen, welche mit den Händen leicht erreicht werden können.“

Mit dem Erlasse des k. k. Eisenbahnministeriums vom 17. November 1900, Z. 51.713, wurde die Gemeindevertretung Wien als Konzessionärin der elektrischen Straßenbahnen eingeladen, rücksichtlich dieser sub Punkt 2, 5 und 6 erwähnten Maßnahmen im eigenen Wirkungskreise ehestens die nötigen Veranlassungen zu treffen.

Gegen diese Entscheidung ist die erste Beschwerde der Gemeinde Wien gerichtet.

II. Bevor die technisch-polizeiliche Prüfung behufs Erteilung der Bewilligung zur Betriebseröffnung vorgenommen wurde, erfolgte eine Vorprüfung und Erprobung der elektrischen Einrichtungen bei den Straßenbahnlinien 6, 23, 34, 42, 43, sowie der Teilstrecke „St. Marx—Bahnhof Simmering II“ der Linie 11 der Konzession.

Bei den betreffenden, am 14. und 17. Dezember 1900, am 2. und 21. Jänner 1901 vorgenommenen Amtshandlungen stellten die Vertreter der k. k. Post- und Telegraphen-Direktion mehrfache Forderungen in betreff der Sicherungen der Schwachstromleitungen, insbesondere durch geerdete Erdschlingen und Erdschienen, weil sie die im Sinne der Baukonsensbedingungen hergestellten, auf der Arbeitsleitung befestigten Holzleisten nebst Fanghäkchen nicht als genügend erachteten.

Mit den Kommissionsbeschlüssen wurde unter dem ausdrücklichen Vorbehalte, daß die besprochenen und in den Kommissionsbeschlüssen selbst angeführten Schutzvorrichtungen gegen die gefährdenden Folgen des Reißens und Herabfallens von Drähten auf die Kontaktleitungen spätestens binnen einer gewissen, für jede der Linien speziell bestimmten Frist nach erfolgter Betriebseröffnung zu vollenden sein werden, gegen die Durchführung der technisch-polizeilichen Prüfung kein Anstand erhoben.

Auch gegen diese Kommissionsbeschlüsse hat die Gemeinde Wien hiergerichts Beschwerden eingebracht.

III. Am 22. Dezember 1900 und am 9. und 10. Jänner 1901 wurde von der k. k. Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen über Ermächtigung des k. k. Eisenbahnministeriums die technisch-polizeiliche Prüfung der Linien 43, 42, 34 und 23 vorgenommen.

Bei derselben wurden die anlässlich der Vorprüfung angeordneten Maßregeln noch nicht durchgeführt vorgefunden. Im Kommissionsbeschlusse wurde daher auf Grund des Ergebnisses der technisch-polizeilichen Prüfung konstatiert, daß die Kommission nicht in der Lage sei, von der Ermächtigung des Eisenbahnministeriums zur Erteilung des Benützungskonsenses Gebrauch zu machen; weiters aber, daß bei Einhaltung der Kommissionsbestimmungen ein regelmäßiger, unge störter und sicherer Betrieb im Sinne des § 2 der Eisenbahnbetriebsordnung mit vollem Grunde erwartet werden könne, und daß eine provisorische Benützungnahme dieser Strecken der Kommission unter der Bedingung als zulässig erscheine, daß die besprochenen Vorkehrungen gegen die gefährdenden Folgen des Reißens und Herabfallens von Drähten auf die Starkstromleitung der Straßenbahnen innerhalb der Frist von drei Monaten, beziehungsweise einen Monat nach erfolgter Eröffnung des Betriebes vollendet werden.

Das Eisenbahnministerium ermächtigte, nachdem demselben das Ergebnis der technisch-polizeilichen Prüfung vorgelegt worden war, die k. k. Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen, für die erwähnten vier Linien den provisorischen Benützungskonsens namens des Eisenbahnministeriums auf Grund der in den Kommissionsbeschlüssen der betreffenden Protokolle

zum Ausdruck gebrachten Bedingungen und Voraussetzungen unter dem weiteren Vorbehalte zu erteilen, daß nach Maßgabe der bei dem Betriebe zu machenden Erfahrungen weitere Verfügungen seitens der Eisenbahnaufsichtsbehörden ergehen werden.

Dieser Weisung entsprechend erteilte die General-Inspektion der Gemeinde Wien mit dem Bescheide vom 11. Februar 1901, Z. 2370, den provisorischen Benützungskonsens namens des Eisenbahnministeriums im Sinne der erteilten Ermächtigung. Mit diesem Bescheide wurden auch mehrere Verfügungen für den Fall des Eintrittes ungünstiger Witterung, insbesondere von Schneefällen, Sturm zc. getroffen.

Auch gegen diese Entscheidung hat die Gemeinde Wien hiergerichts die Beschwerde erhoben.

IV. Von der an die General-Inspektion gerichteten Weisung, betreffend die Erteilung des provisorischen Benützungskonsenses, hat das k. k. Eisenbahnministerium mit der Zuschrift vom 3. Februar 1901, Z. 3177, den Wiener Magistrat, und mit der Zuschrift vom 3. Februar 1901, Z. 61.032, den Bürgermeister der Stadt Wien in Kenntnis gesetzt, mit dem Beifügen, daß von dem Eisenbahnministerium auf den beschleunigten Vollzug des Auftrages umsomehr der größte Wert gelegt werden müsse, als nach der in der Erteilung der Baukonsense manifestierten Rücksicht auf die die baldige Eröffnung der Linie heischenden städtischen Verkehrsinteressen die Verantwortlichkeit für den weiteren Aufschub und Inbetriebsetzung, wie auch für die eventuell mangels der angeordneten Schutzvorkehrungen eintretende Gefährdung des Publikums ausschließlich die Unternehmung selbst belasten müßte.

Gegen diese Zuschrift hat die Gemeinde Wien hiergerichts ebenfalls eine Beschwerde eingebracht.

Was zunächst diese letztere Beschwerde betrifft, so erscheint dieselbe unzulässig, da in den angefochtenen Zuschriften des Eisenbahnministeriums keine Entscheidung oder Verfügung im Sinne des § 2 des Gesetzes vom 22. Oktober 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, erblickt werden kann.

Die Entscheidung hinsichtlich des Betriebskonsenses wurde nämlich nicht durch die erwähnten Zuschriften, sondern im Auftrage des Eisenbahnministeriums und namens desselben mit dem Bescheide der k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen vom 11. Februar 1901, Z. 2370, getroffen, gegen welchen die Gemeinde Wien ohnehin die oben sub III angeführte Beschwerde eingebracht hat. Nur der Schluppassus ist in dem Bescheide der General-Inspektion nicht enthalten. Allein auch dieser Hinweis auf die Verantwortlichkeit der Bahnunternehmung für einen etwaigen weiteren Aufschub der Betriebseröffnung, sowie für eine mangels ehemöglicher Durchführung der Schutzvorkehrungen eintretende Gefährdung des Publikums enthält keine Entscheidung, sondern stellt sich lediglich als eine Verwahrung gegen die Verantwortlichkeit der Staatsverwaltung dar, und würde die Gemeinde Wien keineswegs hindern, die geeigneten Rechtsmittel gegen etwa in dieser Richtung getroffene spezielle Entscheidungen zu ergreifen.

Was die übrigen Beschwerden anbelangt, so sind dieselben im wesentlichen auf die Rechtsanschauung gegründet, daß die Eisenbahnbehörden nicht berechtigt seien, der Gemeinde Wien im Interesse der öffentlichen Sicherheit Aufträge zu erteilen, welche über die ex commissione in dem Baukonsense gestellten Bedingungen hinausgehen, und daß, wenn besondere, im Baukonsense nicht vorgeschriebene Schutzmaßregeln sich später als erforderlich herausstellen sollten, diese nur gegen Entschädigung durch den Staat, das ist im Enteignungswege angeordnet werden könnten; es sei daher gesetzwidrig, daß die Vornahme der technisch-polizeilichen Prüfung der fertiggestellten Bahnanlagen und die Bewilligung zur Betriebseröffnung von solchen Maßregeln abhängig gemacht wurde, welche nicht schon in der Konzession und in den Baukonsensen vorgeschrieben waren.

Die Beschwerdeführerin beruft sich zur Begründung dieser Rechtsanschauung insbesondere auf die Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1857, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, auf das Eisenbahnkonzessionsgesetz vom 14. September 1854 das Gesetz über die Kleinbahnen vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, und auf die ihr mit der Kundmachung vom 24. März 1899 erteilte Konzession. Die Gemeinde Wien ist der Meinung, daß weder im Eisenbahnkonzessionsgesetze, noch im Gesetze über die Kleinbahnen, noch in der Eisenbahnbetriebsordnung den Eisenbahnbehörden das Recht vorbehalten ist, aus irgend welchen Gründen rechtskräftig erteilte Baukonsense abzuändern oder Ergänzungen der genehmigten Projekte anzuordnen.

Dieser Rechtsanschauung vermochte der Verwaltungsgerichtshof nicht beizutreten.

Gemäß § 2 der Eisenbahnbetriebsordnung muß behufs Erwirkung der Bewilligung zur Betriebseröffnung auf einer Bahn kommissionell konstatiert werden, daß vermöge der Konstruktionsart der Bahn und der Beschaffenheit und Menge der für den Bahnbetrieb vorhandenen Gegen-

stände ein regelmäßiger, ungestörter und sicherer Betrieb mit vollem Grunde erwartet werden kann. Insbesondere muß nachgewiesen werden:

lit. c) daß für die Erfordernisse zur Verhütung von Unglücksfällen die nötige Vorsorge getroffen sei;

lit. d) daß die bei etwa eintretenden Unglücksfällen zur Unterstützung, Rettung und Abwendung größerer Gefahren dienlichen Mittel in hinreichender Menge und gehöriger Beschaffenheit vorhanden seien.

Dieser ganz allgemeine Wortlaut läßt keine andere Deutung zu, als daß der Betrieb auf einer konzessionierten Eisenbahn oder Eisenbahnstrecke nur eröffnet werden kann, wenn alle Erfordernisse erfüllt sind, um Unglücksfälle zu verhüten, oder bei Unglücksfällen die Unterstützung und Rettung zu erleichtern, oder größere Gefahren abzuwenden. Dagegen kann auch nicht angeführt werden, daß gemäß § 1 die Bewilligung zur Eröffnung der Bahn einzuholen ist, wenn der Bau derselben „nach dem von den Behörden genehmigten Projekte“ vollendet ist. Denn mit dieser Bestimmung ist nur gesagt, daß eben der Bau vollkommen projektmäßig und vollendet sein muß, ehe um die Bewilligung zur Betriebseröffnung überhaupt eingeschritten werden kann; was aber von den Behörden anlässlich der über das Ansuchen um die Bewilligung zur Betriebseröffnung abgeführten Kommission behufs Gewährleistung der vollständigen Sicherheit des Verkehrs auf der Eisenbahn angeordnet werden kann, ist keinesfalls beschränkt auf dasjenige, was im Projekte dargestellt ist, sondern es darf eben gemäß § 2 der Eisenbahnbetriebsordnung die Genehmigung zur Betriebseröffnung überhaupt nur dann erteilt werden, wenn ein regelmäßiger, ungestörter und sicherer Betrieb mit vollem Grunde erwartet werden kann.

Die Gemeinde Wien behauptet nun weiter, daß wenn selbst dem § 2 der Eisenbahnbetriebsordnung diese Auslegung gegeben würde, derselbe derogiert ersichne durch die Bestimmungen des Eisenbahnkonzessionsgesetzes und weist diesbezüglich insbesondere auf die §§ 6, 9 und 10 der Ministerialverordnung vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, hin.

Aus dem § 6, wonach, bevor das Ansuchen um die Konzession zum Baue einer Eisenbahn der Allerhöchsten Schlußfassung unterzogen werden kann, sorgfältig zu prüfen ist, ob das Bauwerk selbst und dessen Einzelheiten nichts enthalten, was mit den bestehenden Gesetzen, mit den öffentlichen Rücksichten und mit den bereits erworbenen Privatrechten nicht im Einklange wäre, ist für den Rechtsstandpunkt der Gemeinde gar nichts abzuleiten; denn hiemit ist nur gesagt, daß vor Erwirkung der Konzession die erwähnte Prüfung vorgenommen werden muß. Daß aber die Eisenbahnbehörden nicht auch berechtigt wären, nach der Konzessionserteilung, wenn es sich um die wirkliche Ausführung der Bahn handelt, alle jene Sicherheitsmaßregeln vorzuschreiben, welche die öffentlichen Rücksichten erheischen, folgt aus dieser Bestimmung nicht und ebensowenig aus den §§ 9 und 10.

Ersterer handelt von den mit der konzessionierten Anlage einer Eisenbahn der Nege nach verbundenen Rechten. Die Gemeinde Wien vermeint, aus der Bestimmung der lit. d dieses Paragraphen, wonach die Unternehmung durch die Konzession das Recht erlangt, auf der erbauten Eisenbahn Personen und Sachen zu befördern, folge, daß was nicht schon in der Konzession vorgezeichnet ist, später, wenigstens ohne Entschädigung, nicht vorgeschrieben werden könne.

Daß diese Anschauung unrichtig ist, liegt auf der Hand. Denn es kann aus der Bestimmung des § 9, lit. d nicht abgeleitet werden, daß die konzessionsmäßige Ausführung der Bahn sofort die Bewilligung zur Eröffnung des Betriebes im Gefolge haben müsse, weil ja das Eisenbahnkonzessionsgesetz überhaupt Bestimmungen hinsichtlich des Betriebskonzenses nicht enthält, sondern diesbezüglich die kaiserliche Verordnung vom 16. November 1851, mit welcher die Eisenbahnbetriebsordnung erlassen wurde, unberührt gelassen hat.

Was aber den § 10 des Eisenbahnkonzessionsgesetzes betrifft, so ist gerade hier eine Reihe von Verpflichtungen angeführt, welche die konzessionierten Eisenbahnunternehmungen gegenüber der staatlichen Verwaltung nicht nur vor Eröffnung, sondern auch in der Folge während des Betriebes jederzeit zu erfüllen haben. Insbesondere verlangt lit. a ausdrücklich, daß die Eisenbahnunternehmungen beim Baue der Bahn selbst und der einzelnen Objekte die allgemeinen Bau-, sowie die ihnen etwa erteilten besonderen Vorschriften genau zu erfüllen haben, und sub lit. f wird die Eisenbahnunternehmung verpflichtet, bei dem Betriebe der Eisenbahn sich vollkommen den bestehenden Vorschriften über den Eisenbahnbetrieb zu fügen.

Diese beiden Bestimmungen lassen keinen Zweifel darüber aufkommen, daß das aus der Konzession oder aus dem Baukonzense dem Konzessionär erwachsende Recht auf Ausführung der Bahn

keineswegs dem Rechte der Eisenbahnbehörden entgegensteht, in jedem Zeitpunkte einzuschreiten, wenn die Rücksicht auf die öffentliche Sicherheit besondere Vorkehrungen im Eisenbahnbetriebe erfordert. Auch nach dem Artikel XVII des Gesetzes über Bahnen niederer Ordnung vom 31. Dezember 1894 ist die staatliche Einflussnahme auf den Bau und Betrieb der Kleinbahnen unter §. 2 zur Wahrung der sicherheitspolizeilichen Rücksichten gewährleistet, und zwar ohne jede Beschränkung, so daß also auch hienach die Eisenbahnbehörden zu jeder Zeit, sei es nach dem Erteilen des Baukonzesses, sei es nach der Betriebsöffnung, die erforderlichen Sicherheitsmaßregeln zu treffen berufen sind. Denn die Auslegung, welche die Gemeinde Wien der Bestimmung dahin gibt, daß durch den Ausdruck: „Die staatliche Einflussnahme hat sich zu beschränken:

1. auf die Genehmigung der allgemeinen Anlage und der Trasseführung der Bahn;
2. auf die Wahrung der sicherheitspolizeilichen Rücksichten;

3. auf den Schutz der Bahnanrainer und sonstigen Interessenten vor Feuersgefahr und sonstigen Beschädigungen infolge der Anlage und des Betriebes“ eine Einschränkung der Rechte der Eisenbahnbehörden gegenüber den Kleinbahnen, im Gegensatz zu den durch das Eisenbahnkonzessionsgesetz und die Eisenbahnbetriebsordnung eingeräumten Rechten, zu folgern sei, ist für die vorliegende Frage nicht zutreffend, da ja doch die Wahrung der sicherheitspolizeilichen Rücksichten ausdrücklich und wohl auch natürlicherweise gegenüber den Kleinbahnen den staatlichen Organen zur Pflicht gemacht ist. In dieser Richtung wollte demnach das Gesetz über die Bahnen niederer Ordnung eine Erleichterung nicht gewähren. Es kann eine solche auch nicht aus dem Artikel XVIII, wie die Beschwerbe vermeint, abgeleitet werden, worin es heißt, daß die Unternehmungen von Kleinbahnen, abgesehen von der Verpflichtung zur unentgeltlichen Beförderung der im Dienste reisenden, gehörig legitimierten Staatsaufsichtsorgane und ihres Gepäcks von allen unentgeltlichen Leistungen für öffentliche Zwecke (Post- und Telegraphenverwaltung, Polizei, Finanzwache etc.) enthoben sind. Denn die Vorkehrungen, welche mit den angefochtenen Verfügungen der Gemeinde Wien auferlegt worden sind, sind nicht getroffen worden zu gunsten der Post- und Telegraphenverwaltung, sind daher keine Leistungen, für die zur Post- und Telegraphenverwaltung ressortierenden Zwecke, sondern haben lediglich die Sicherheit des Verkehrs und des Publikums im Auge. Diese Sicherheitsvorkehrungen zu treffen, ist aber nach dem Angeführten jede Eisenbahnunternehmung verpflichtet, ohne daß sie hierfür eine Entschädigung in Anspruch nehmen könnte. Was aber speziell die Konzessionskündmachung vom 24. März 1899 betrifft, welche vor allem für die konzessionsmäßigen Rechte der Gemeinde Wien bezüglich des elektrischen Betriebes der städtischen Straßenbahnen maßgebend sein muß, so bestimmt § 5 ausdrücklich, daß sich die Konzessionärin beim Baue und Betriebe der konzessionierten Bahnen nicht nur nach dem Inhalte der gegenwärtigen Konzessionsurkunde und nach den vom Eisenbahnministerium aufzustellenden technischen Konzessionsbedingungen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich der bereits früher besprochenen und nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen, sondern auch nach den innerhalb der gesetzlichen Kompetenz ergehenden Anordnungen des Eisenbahnministeriums und der sonst berufenen Behörden zu benehmen habe. Allerdings enthält der § 12 auch noch besondere Bestimmungen bezüglich des Verhältnisses zur Staats-Telegraphenanstalt. Aus diesen ergibt sich aber klar, daß sich dieselben nur auf den Schutz der Telegraphen- und Telephonleitungen gegenüber den elektrischen Anlagen der Straßenbahnen beziehen, daher auf jene Schutzvorkehrungen, welche sich im Interesse der öffentlichen Sicherheit, namentlich des Verkehrs in den von den städtischen Bahnen durchzogenen Straßen und der Personen als notwendig erweisen, überhaupt keine Anwendung finden.

Insbefondere spricht der die Verpflichtung der Konzessionärin behandelnde Absatz 3 nur von Schutzvorkehrungen und Maßregeln, welche von der Staats-Telegraphenverwaltung als notwendig erachtet werden, um jede Gefährdung der staatlichen Telegraphen- und Telephonanlagen und jede Störung des Betriebes derselben hintanzuhalten. Durch die Bestimmungen des § 12 überhaupt sollten nur den Ersatzansprüchen der Staats-Telegraphenverwaltung gegenüber der Konzessionärin gewisse Grenzen gezogen werden. Es muß also auch im Sinne des § 5 der Konzessionskündmachung die Konzessionärin für verpflichtet erkannt werden, jederzeit den seitens der Eisenbahnbehörden ergehenden Anordnungen Folge zu leisten. Daß die Anordnungen und Vorkehrungen im Kompetenzreife der Eisenbahnbehörden gelegen sind, wurde bereits des näheren ausgeführt. Nach dem Gesagten ist auch die Annahme der Gemeinde Wien, daß die angefochtenen Verfügungen höchstens auf die Bestimmung des § 46 der Verordnung des Handelsministeriums vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, gestützt werden können, unrichtig. Da sich auch die

angefochtenen Entscheidungen nicht auf dieselbe berufen, so hat der Verwaltungsgerichtshof keinen Anlaß, sich mit den Einwendungen gegen die Gesetzmäßigkeit dieser Bestimmung und die angeblliche Unterlassung der Einvernahme der Gemeinde zu befassen.

In der Verfügung, daß jene Straßen, in welchen Starkstromleitungen gespannt sind, zur Nachtzeit tunlichst gut beleuchtet sein sollen, damit gerissene Drähte leichter wahrgenommen werden können, sieht die Gemeinde Wien einen Eingriff in ihren autonomen Wirkungskreis, zu welchem gemäß § 46, Z. 3 des Gemeindestatutes vom 24. März 1900, Landesgesetzblatt für Niederösterreich Nr. 17, auch die Sorge für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf Straßen gehört.

Abgesehen davon, daß im § 109 des zitierten Statutes auch in den Angelegenheiten des selbständigen Wirkungskreises der Regierung die Einwirkung und Kontrolle, wo sie es für notwendig findet, vorbehalten bleibt, kommt hier noch in Betracht, daß der angefochtene Auftrag an die Gemeinde Wien nicht als Gemeinde, sondern in ihrer Eigenschaft als Bahnunternehmung und zwar zur Herstellung der Sicherheit beim Bahnbetriebe und der Abwendung von Gefahren durch denselben ergangen ist, wozu die Eisenbahnbehörden gewiß berechtigt waren; denn die Vorsorge für eine durch die Rücksichten auf die öffentliche Sicherheit gebotene, ausreichende Beleuchtung ist Pflicht der Eisenbahnunternehmung.

Nach dem Gesagten steht fest, daß aus der Eisenbahnbetriebsordnung, aus dem Eisenbahnkonzessionsgesetze, aus dem Gesetze über die Kleinbahnen ebensowenig wie aus der Konzessionsfundmachung vom Jahre 1899 die Beschwerden begründet werden können.

Es kann auch insbesondere darin, daß mit dem Bescheide der k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen vom 11. Februar 1901, Z. 2370, namens des Eisenbahnministeriums für mehrere Linien die Bewilligung zur Eröffnung des elektrischen Betriebes nur provisorisch und unter dem Vorbehalte weiterer nach Maßgabe der Erfahrungen notwendig erscheinender Verfügungen erteilt worden ist, eine Gesetzeswidrigkeit nicht erblickt werden, zumal die Bezeichnung des Betriebskonzenses als eines provisorischen, ihre Rechtfertigung schon darin findet, daß die Betriebseröffnung nur unter bestimmten, in festgesetzten Terminen zu erfüllenden Bedingungen bewilligt wurde.

Demgemäß mußte der Verwaltungsgerichtshof die unter IV bezeichnete Beschwerde der Gemeinde Wien als unzulässig, die übrigen Beschwerden dagegen als unbegründet abweisen.

Mit dem Erlasse der k. k. n.-ö. Statthalterei vom 16. Dezember 1900, Z. 105.220, wurden der Gemeinde die Bedingungen bekannt gegeben, unter denen ihr die Benützung der Reichsstraßen für die Anlage und den Betrieb der städtischen Straßenbahnen bewilligt worden war. Diese Bedingungen sind mit dem Stadtratsbeschlusse vom 11. Jänner 1901 angenommen worden.

Durch Gemeinderatsbeschuß vom 30. April wurde der zwischen der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen und der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft abgeschlossene Vertrag, betreffend die Peagierung der Straßenbahnteilstrecke Operngasse—Friedrichstraße genehmigt.

In der zwischen der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien und der Gemeinde anhängigen Frage der Dienst- und Arbeitsordnung wurde gegenüber der im Vorjahre erstatteten Äußerung der Gesellschaft, in der die von der Gemeinde beantragten Abänderungen des Entwurfes abgelehnt wurden, mit dem Gemeinderatsbeschlusse vom 4. Jänner 1901 an den beiden ersten Beschlüssen (vom 19. Oktober und vom 20. November 1900) festgehalten. Da sich die Gesellschaft in der Angelegenheit weiterhin passiv verhielt und sich auch das k. k. Eisenbahnministerium zur Entscheidung der Sache nicht für kompetent erachtete, nachdem ferner ein neuerlicher Versuch, zwischen der Gemeinde und den Bediensteten zu vermitteln, an der Weigerung der ersteren, unter Zuziehung der Bediensteten zu verhandeln, gescheitert war, faßte der Gemeinderat in seiner Sitzung vom 25. Juli 1901 folgende Beschlüsse:

1. Das mit Beschuß vom 20. November 1900, Z. 12.710, gestellte Anbot, wonach die von der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien zu leistende jährliche Ab-

gabe um den Betrag von 48.500 K vermindert wird, wenn die Gesellschaft die von der Gemeinde verlangten Änderungen der Dienstordnung und der Pensionsstatuten vorbehaltlos annimmt, wird mangels Erfüllung dieser Bedingung als zurückgezogen betrachtet.

2. Der Gemeinderat erhebt gegen die Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien beim kompetenten Gerichtshofe I. Instanz die Klage: Die Gesellschaft sei verpflichtet, bei ihrem Betriebe nur eine solche Dienst- und Arbeitsordnung (samt Geschäftsordnung für die Disziplinar-kammer) einzuführen und einzuhalten, beziehungsweise dem k. k. Eisenbahnministerium zur statutenmäßigen Genehmigung vorzulegen, die den Gemeinderatsbeschlüssen vom 19. Oktober 1900, Z. 11.828, 20. November 1900, Z. 12.802, und vom 4. Jänner 1901, Z. 1436, entspricht.

Die Klage ist auch im Berichtsjahre eingebracht worden.

In der Angelegenheit der Wohlfahrtsfonds für die Beamten und Bediensteten der städtischen Straßenbahnen ist im Berichtsjahre seitens des k. k. Eisenbahnministeriums keine Erledigung ergangen.

Teils wegen nicht rechtzeitiger Vollendung von Bauarbeiten, teils wegen Nichteinhaltung der fahrplanmäßigen Fahrtleistungen wurde über die Bau- und Betriebsgesellschaft eine Anzahl von Vertragsstrafen verhängt, und zwar:

a) Eine Vertragsstrafe von 50.000 K aus dem Grunde, weil die Gesellschaft den Umbau der Ringstraßen- und Railinie, welcher vertragsmäßig im Baujahre 1900 hätte vollendet werden sollen, trotz zweimaliger Aufforderung der Gemeinde nicht fertig gestellt hatte (Gemeinderatsbeschuß vom 4. September).

b) Eine Vertragsstrafe von 10.000 K wegen Nichteinhaltung der fahrplanmäßigen Fahrtleistung auf der Route Zentralfriedhof—Kennweg—Ring rund und Remise Favoriten—Ungargasse—Ferdinandsbrücke (Gemeinderatsbeschuß vom 4. September).

c) Eine Vertragsstrafe von 10.000 K wegen Nichteinhaltung der fahrplanmäßigen Fahrtleistung auf der Route Prater Hauptallee—Kai—Ring beziehungsweise Ring—Kai (Gemeinderatsbeschuß vom 17. September).

d) Vertragsstrafen im Gesamtbetrage von 476.100 K für 72 Fälle der Nichteinhaltung der fahrplanmäßigen Fahrtleistung auf verschiedenen Straßenbahnlinien in den Monaten Juni, Juli, August und September (Gemeinderatsbeschuß vom 22. Oktober).

Im Zusammenhange damit hat der Gemeinderat in seiner Sitzung vom 22. Oktober beschlossen, der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien folgendes mitzuteilen:

Im Hinblick auf die seit 27. April 1901 in bedeutender Anzahl vorgekommenen Verletzungen des Vertrages vom 28. Oktober 1899, welche von dem Gemeinderate mit den Beschlüssen vom 4. September 1901, Z. 10.182, 7. September 1901, Z. 10.592, 17. September 1901, Z. 10.644 u. nach dem 3. und 4. Absätze des § 33 des Vertrages bestraft wurden, behält sich die Gemeinde Wien vor, bei was immer für einer innerhalb des Zeitraumes von drei Jahren, d. i. bis 27. April 1904 etwa noch folgenden Vertragsverletzung, welche nach dem 3., 4. oder 5. Absätze des § 33 zu bestrafen ist, den Vertrag als aufgelöst zu erklären und den Betrieb der städtischen Straßenbahnen selbst zu übernehmen. Die Gemeinde behält sich jedoch auch vor, nach ihrem alleinigen Ermessen darüber zu entscheiden, ob und bei welcher Vertragsverletzung sie von diesem ihr nach § 53, letztes Alinea des Vertrages zustehenden Rechte Gebrauch machen wird. Selbstverständlich bleibt die Bestimmung des § 33 letzter Absatz auch nach dem 27. April 1904 noch in Kraft.

Gegen Ende des Jahres kam nach monatelangen Verhandlungen die für die weitere Entwicklung der städtischen Verwaltung wichtige Transaktion mit der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien, der Siemens & Halske A. G., der Deutschen Bank in Berlin und der k. k. priv. Österreichischen Länderbank in Wien wegen Übernahme der Straßenbahnen durch die Gemeindeverwaltung zustande.

Die Beziehungen zwischen der Gemeinde und der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien hatten sich immer mehr verschärft. Es mußte sich naturgemäß auch hier jener Widerstreit zwischen den geschäftlichen Interessen der Gesellschaft und den Bedürfnissen des Publikums einstellen, der schon zur Zeit der Wiener Tramway-Gesellschaft bestanden und zu fortwährenden Reibungen Anlaß geboten hatte. Dazu kam noch, daß die finanzielle Lage der Gesellschaft durch den niedrigen Tarif, sowie auch dadurch eine ungünstige wurde, daß es ihr nicht gelungen war, die Anwendung der für die Gemeinde konzessionsmäßig bewilligten Steuerfreiheit auf ihr eigenes Unternehmen zu erwirken.

Ferner war die Gemeinde zur Erbauung eines eigenen Elektrizitätswerkes geschritten. Nach dem Bau- und Betriebsvertrage vom 28. Oktober 1899 war die Gesellschaft verpflichtet, aus dem Kraftwerke der Gemeinde den Strom zu beziehen und zwar sollte der Strompreis mit den Selbstkosten, deren Berechnungsweise im Vertrage festgesetzt war, mehr einem Zuschlage von 20% bemessen werden. Die Gesellschaft nahm nun den Standpunkt ein, daß sie den elektrischen Strom nicht erst auf den Bahnstrecken, sondern bereits bei der Zentrale des städtischen Elektrizitätswerkes zu beziehen habe und daß ihr deshalb die Ausführung der Hochspannungsleitung, der Unterstationen und der Speiseleitungen zuzufallen habe. Zur Feststellung dieses Rechtes brachte die Gesellschaft eine Klage gegen die Gemeinde ein.

Alle diese Verhältnisse drängten zu einer gründlichen Lösung. Sie konnte nur in der Erwerbung des Straßenbahnnetzes durch die Gemeinde bestehen; denn in der Hand der Gemeinde, der die Steuerfreiheit des Ertrages bis Ende 1924 und eine nahezu neunzigjährige Amortisationsfrist zugute kommt, vermag sich das Unternehmen zu einem erträgnisreichen zu gestalten. Auch ist die Gemeinde eher in der Lage, den berechtigten Bedürfnissen des Publikums Rechnung zu tragen.

Die für verschiedene Verwaltungszweige notwendig gewordene Aufnahme eines Investitionsanlehens bot der Gemeinde die Gelegenheit, zugleich auch die Erwerbung des Straßenbahnnetzes der Bau- und Betriebsgesellschaft einzuleiten. Der Gemeinde-ratsbeschuß vom 27. Dezember wegen Aufnahme eines Investitionsanlehens von 285 Millionen Kronen zum Zwecke der Verstädtlichung der Straßenbahnen, des Baues der zweiten Hochquellenleitung und für andere Zwecke der Gemeinde ist bereits oben am Ende des Abschnittes V „Finanzen“ angeführt worden. Das durch den Abjag I dieses Beschlusses genehmigte Protokoll lautet:

### Protokoll.

Wien, am 20. Dezember 1901.

Anwesend:

Für die Gemeinde Wien: Der Bürgermeister, Herr Dr. Karl Lueger, der Vize-Bürgermeister, Herr Josef Strobach, der Magistrats-Vize-Direktor, Herr Dr. Weiskirchner, der Stadtbau-Direktor, Herr Ober-Baurat Berger, der Ober-Stadtbuchhalter, Herr Hönig;

Für die Deutsche Bank: Herr Direktor A. Gwinner, Herr E. Heinemann;

Für die k. k. priv. Österreichische Länderbank: Herr Direktor L. A. Lohnstein;

Für die Siemens & Halske A.-G.: Herr Direktor Schwiager.

#### I.

1. Die Gemeinde Wien wird der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien in kürzester Frist eine Offerte auf nachstehender Grundlage zugehen lassen:

Die Gemeinde Wien übernimmt vom 1. Jänner 1902 ab für eigene Rechnung den Ausbau und den Betrieb des der Gemeinde Wien konzessionsierten Straßenbahnnetzes. Die Bau- und

Betriebsgesellschaft hat zu diesem Behufe der Gemeinde Wien das vorhandene Straßenbahnnetz nebst Ausrüstung zu übergeben; hierzu gehören insbesondere die Gründe, Gebäude und Werkstätten nebst Zubehör, soweit sie für die entweder bereits bestehenden oder noch zu errichtenden Betriebsbahnhöfe gemäß der von Siemens & Halske A.-G. der Gemeinde Wien übergebenen Pläne und Beschreibungen zu verwenden sind; ferner die Wagen laut Verzeichnis, Beilage 1, sowie alle vorhandenen und durch Inventur festzustellenden Werkzeuge, Geräte, Mobilien, Uniformen, Warteräume und Wartehallen. Diese Inventur ist mit Zuziehung der Organe der Gemeinde vorzunehmen. Das sonstige Vermögen der Gesellschaft verbleibt ihr zu Eigentum, und zwar insbesondere die Pferde und Bespannungsrequisiten, die Vorräte an Materialien und Reservebestandteilen, die zu den Betriebsbahnhöfen nicht benötigten Gründe und Gebäude, die Beiwagen, soweit sie nicht zur Ergänzung des Wagenparks gemäß dem letzten Absatz des Punktes 2 dieses Protokolls der Gemeinde zu liefern sind, endlich die Bar- und Effektenbestände und sonstigen Aktiven. Es sind jedoch die Pferde, Bespannungsrequisiten und die Pferdebahnwagen der Gemeinde Wien, beziehungsweise dem von ihr zu bestellenden Betriebsführer solange und in dem Ausmaße leihweise und unentgeltlich zu überlassen, wie dies für die Zwecke des Betriebes noch erforderlich ist. Die Gemeinde Wien übernimmt in ihren Dienst die Beamten und Bediensteten der Gesellschaft zu den gegenwärtig mit denselben vereinbarten Bedingungen, behält sich jedoch eine besondere Entschließung bezüglich der Übernahme solcher Beamten vor, deren jährliche Gesamtbezüge 5000 K in jedem einzelnen Falle übersteigen. Die Gemeinde Wien tritt auch in alle Rechte und Pflichten ein, welche in Bezug auf die Wohlfahrtsfonds derzeit für die Gesellschaft bestehen.

Die Gemeinde Wien tritt ferner in alle Vereinbarungen ein, welche die Bau- und Betriebsgesellschaft wegen Ausübung von Patenten mit dritten Personen abgeschlossen hat.

Die Gemeinde Wien entläßt die Bau- und Betriebsgesellschaft aus der Verpflichtung, noch weitere 400.000 K als vertragsmäßigen Zuschuß zu den Kosten des Bahnkörpers zu zahlen. Sollte indeß der zur Zeit schwebende Prozeß wegen Versteuerung des sogenannten Liquidations-Mehrerlöses der alten Wiener Tramway-Gesellschaft dahin entschieden werden, daß die fragliche Versteuerung im beanspruchten Gesamtbetrage von rund 4.000.000 K ganz oder teilweise entfällt, so ist die Bau- und Betriebsgesellschaft dennoch gehalten, der Gemeinde Wien einen Betrag zu vergüten, welcher dem auf die derzeit vorgeschriebenen landesfürstlichen Steuern entfallenden Gemeindezuschlage entspricht.

Für sämtliche bis zum heutigen Tage seitens der Gesellschaft nach Auffassung der Gemeinde vorgekommenen Vertragsverletzungen werden keine Vertragsstrafen verhängt. Die bereits verhängten Vertragsstrafen werden nachgesehen und die für solche Strafen bereits erlegten Beträge werden zurückgestellt. Hingegen haftet selbstverständlich die Gesellschaft für die etwa vom heutigen Tage bis zur faktischen Übernahme des Betriebes durch die Gemeinde seitens der Gesellschaft vorkommenden Vertragsverletzungen in der vertragsmäßigen Weise; jedoch müssen die bezüglichlichen Strafen der Bau- und Betriebsgesellschaft bis zum Tage der faktischen Übernahme des Betriebes schriftlich bekannt gegeben sein.

Alle zwischen der Gemeinde und der Gesellschaft schwebenden Prozesse werden durch Rückziehung der Klagen unter gegenseitiger Aufhebung der Kosten erledigt.

Alle Verträge, Eingaben und Urkunden, welche sich auf die Übernahme und den Bau der städtischen Straßenbahnen nebst Zubehör beziehen, sind nach Artikel V des Gesetzes vom 31. Dezember 1894 (R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895) stempel- und gebührenfrei, wofür die Gemeinde Wien die Gewähr übernimmt.

Für die sämtlichen aufgeführten Leistungen vergütet die Gemeinde an die Bau- und Betriebsgesellschaft 62,090.000 K (zweihundsechzig Millionen und neunzigtausend Kronen) zuzüglich 4% Zinsen vom 1. Jänner 1902.

Diese Summe wird beglichen:

- a) durch Übergabe an die Deutsche Bank für Rechnung der Bau- und Betriebsgesellschaft von 50.000.000 K nominal in 4% städtischen Obligationen der weiter unten bezeichneten Wiener Anleihe, gerechnet zum Kurse von  $94\frac{1}{2}\%$  plus Stückzinsen; oder nach Wahl der Gemeinde, worüber sich dieselbe bis spätestens am Tage der Generalversammlung der Aktionäre der Bau- und Betriebsgesellschaft zu erklären hat, durch Hinterlegung bei der Deutschen Bank für Rechnung der Bau- und Betriebsgesellschaft des Gegenwertes der 50 Millionen Kronen Obligationen zuzüglich Stückzinsen bis 1. April 1902, zahlbar in 5 gleichen Monatsraten nebst 4% Zinsen bis zum Zahlungstage;

b) durch Barzahlung des Restes seitens der Deutschen Bank an die Bau- und Betriebsgesellschaft innerhalb des ersten Halbjahres 1902, zu Lasten der Gemeinde Wien.

Erfolgt die Zustimmung der Generalversammlung der Aktionäre der Bau- und Betriebsgesellschaft nicht innerhalb sechs Wochen nach Eingang der Offerte, so wird diese hinfällig.

2. Die Gemeinde Wien wird der Firma Siemens & Halske A.-G. den weiteren Ausbau und die Ausrüstung des städtischen Straßenbahnnetzes nebst den Betriebsbahnhöfen nach Maßgabe der ihr von der Firma Siemens & Halske A.-G. übergebenen, von der Gemeinde Wien zu genehmigenden Vorlagen, Pläne und Beschreibungen übertragen, ausgenommen hiervon sind jedoch die nachstehend verzeichneten Teilstrecken, welche in Beilage 2 zum Vertrage mit der Bau- und Betriebsgesellschaft vom 28. Oktober 1899 sub B II unter den nachfolgenden Nummern verzeichnet sind und voraussichtlich wegen lokaler Schwierigkeiten erst später zur Ausführung kommen können:

Nr. 4. Quellengasse vom Gellertplatz durch die Absberggasse, Simmeringerstraße (jetzt Gudrunstraße), Geißelbergstraße bis zur Simmeringer Hauptstraße.

Nr. 5. Engerthstraße ganz.

Nr. 6. Vom Rennweg über den Landstraßer Gürtel bis zur Fasangasse.

Nr. 10. Wiednergürtel ganz.

Nr. 13. Ennenfeldgasse, wofür eine Strecke durch die Maroltingergasse als Ersatz gebaut wird.

Nr. 14. Herbststraße von der Panikengasse bis zum Wilhelminenspital, wofür als Ersatz die gleiche Streckenlänge von der Maroltingergasse anfangend durch den Flößersteig gegen die neue zu erbauende Irrenanstalt ausgeführt wird.

Nr. 15. Von der Kaiser-Josefsbrücken-Allee bis zur Freudenau.

Nr. 16. Von der Hüttelsbergstraße bis zum „Wolfen in der Au“.

Nr. 17. Döblinger Hauptstraße (Hohe Warte) von der Geneygasse bis zur GrinzingerstraÙe (320 Meter).

Nr. 18. Kaiser-Eberisdorferstraße ganz, wofür eine eingeleisige Strecke, abzweigend von einem Punkte oberhalb des Haupteinganges in den Zentralfriedhof unmittelbar nach Kaiser-Eberisdorf geführt wird.

Nr. 19. Kreuzgasse ganz.

Nr. 22. Mittersteig von der Ziegelofengasse bis zur Philadelphibrücke.

Nr. 23. Hornmayrgasse ganz.

Weiter entfällt die Unterleitung auf der Strecke von der Wollzeile bis zur Aspernbrücke, sowie in der Margergasse.

Der in den Vorlagen der Firma Siemens & Halske A.-G. vorgezeichnete Wagenpark gemäß Verzeichnis, Beilage 2, ist durch weitere 130 Beiwagen zu ergänzen, welche aus dem vorhandenen Bestande der Bau- und Betriebsgesellschaft von der Gemeinde auszuwählen und von Siemens & Halske A.-G. als Beiwagen zum elektrischen Betriebe einzurichten sind.

Die Firma Siemens & Halske A.-G. ist ferner verpflichtet, sämtliche grünen Wagen in der gleichen Weise anzustreichen und zu lackieren, wie dies bei den neuen Wagen geschehen ist.

Für alle aufgeführten Leistungen erlegt die Gemeinde in laufender Rechnung bei der Deutschen Bank die Summe von 39,510.000 K (neununddreißig Millionen fünfhundertzehntausend Kronen) zuzüglich 4% Zinsen vom 1. Jänner 1902.

Die Deutsche Bank wird diese Summe unter ihrer Verantwortung nach Maßgabe der Bauausführungen an Siemens & Halske A.-G. auszahlen und der Gemeinde von jeder Zahlung Mitteilung machen.

3. Die Gemeinde Wien wird die Firma Siemens & Halske A.-G. beauftragen und bevollmächtigen, den Betrieb des städtischen Straßenbahnnetzes für Rechnung der Gemeinde bis zu dessen Ausbau nach dem nunmehr vereinbarten Bauprogramm zu führen, wofür als äußerster Termin der 31. Dezember 1903 festgesetzt wird. Siemens & Halske A.-G. sollen sich jedoch bemühen, den Bau schon früher zu vollenden. In diesem Falle hört die Betriebsführung durch Siemens & Halske A.-G. an demjenigen Kalenderquartal-Ende auf, zu welchem mit mindest dreimonatiger Voranfrage durch Siemens & Halske A.-G. die Fertigstellung des Ausbaues bewerkstelligt wird. Für die Bedingungen der Betriebsführung sind die Grundzüge maßgebend, welche in der Beilage 3 dieses Protokolls niedergelegt sind.

4. Die näheren technischen Bedingungen für den an Siemens & Halske A.-G. zu übertragenden Ausbau und für die Betriebsführung sollen zwischen der Gemeinde Wien und Siemens & Halske noch genau festgestellt werden, wobei beiderseits in entgegenkommender Weise derart ver-

fahren werden soll, daß bei der Durchführung Schwierigkeiten und Meinungsdivergenzen möglichst ausgeschlossen bleiben.

Der Gemeinde dürfen aus der Anwendung und weiteren Benützung aller auf die Leitungs- und Betriebs-Systeme bezüglichen Patente der Siemens & Halske A.-G., welche bei den bestehenden oder nach diesem Vertrage neu zu erbauenden Straßenbahnlinien in Ausübung stehen, keine Kosten erwachsen. Für alle anderen von der Gemeinde noch zu übernehmenden oder neu herzustellenden Straßenbahnlinien wird die Siemens & Halske A.-G. der Gemeinde Wien oder dem von ihr bestellten Betriebsführer die Benützung solcher Patente gegen eine mäßige Lizenzgebühr einräumen.

5. Siemens & Halske A.-G. sollen sich verpflichten und berechtigt sein, die oben unter 2 bezeichneten Teilstrecken zu den in ihren Vorlagen aufgeführten Preisen auszuführen, sofern der Bau dieser Teilstrecken bis Ende 1903 von der Gemeinde verfügt wird. Nach dieser Zeit sollen Siemens & Halske A.-G. für diese (toten) Linien insofern vorzugsweise berücksichtigt werden, daß die Gemeinde Wien, aber nur innerhalb dreier Jahre, d. i. bis Ende 1906, vorerst mit Siemens & Halske A.-G. über die Übernahme des Baues verhandelt; kommt eine Einigung hierüber nicht zustande, so ist die Gemeinde berechtigt, eine Offertverhandlung auszuschreiben.

II.

Der Vertreter der Siemens & Halske A.-G. erklärt, daß dieselbe den Ausbau des städtischen Straßenbahnnetzes, sowie den Betrieb desselben gemäß den vorstehenden Erklärungen der Gemeinde Wien unter Voraussetzung der Annahme der vorbezeichneten Offerte der Gemeinde durch die Generalversammlung der Aktionäre der Bau- und Betriebsgesellschaft zu übernehmen sich verpflichtet.

III.

Die Vertreter der Deutschen Bank und der k. k. priv. Österreichischen Länderbank erklären, daß sie die als Beilage 4 diesem Protokolle beigezeichnete Offerte bezüglich der Übernahme des beabsichtigten Investitions-Anlehens von nominal 285,000,000 K durchzuführen bereit sind, falls die der Bau- und Betriebsgesellschaft von der Gemeinde Wien zu machende Offerte von der Generalversammlung der Aktionäre der Bau- und Betriebsgesellschaft innerhalb der oben unter I, 1 bezeichneten Frist angenommen wird.

IV.

Die Vertreter der Deutschen Bank und der k. k. priv. Österreichischen Länderbank und der Siemens & Halske A.-G. verpflichten sich, den ganzen Einfluß der von ihnen vertretenen Institute bezw. Gesellschaften dafür aufzuwenden, daß die Generalversammlung der Aktionäre der Bau- und Betriebsgesellschaft die vorerwähnte Offerte der Gemeinde Wien annimmt.

V.

Die Vertreter der Gemeinde Wien erklären, daß vor dem Vollzuge der in dem vorliegenden Protokolle erwähnten Rechtsgeschäfte die Zustimmung des Gemeinderates der Stadt Wien und behufs Aufnahme des Anlehens auch die Zustimmung des niederösterreichischen Landtages und die Allerhöchste Sanction notwendig sind. Alle diese Geschäfte sind dadurch bedingt, daß die Gebühren- und Stempelfreiheit des Anlehens, sowie die Pupillarversicherung desselben im verfassungsmäßigen Wege bewilligt wird.

Beilage 1 zum Protokolle von 20. Dezember 1901.

**Wagenpark.**

Motorwagen.

- |    |  |              |
|----|--|--------------|
| 1. | 310 zweiachsige Motorwagen mit festem Radstand   |              |
|    | beschafft 10 Stück 1899,                         | 3. 41—50     |
|    | "    46    "    1899                             | } 3. 101—300 |
|    | "    94    "    1900                             |              |
|    | "    60    "    1901                             |              |
|    | <u>210 Stück</u>                                 |              |
|    | In Montage 100 " "                               | 3. 301—400   |
| 2. | 400 zweiachsige Motorwagen mit freien Lenkachsen |              |
|    | beschafft 300 Stück 1901                         | } 3. 702—901 |
|    | bestellt 100 " 1901.                             |              |

3. 50 vierachsige Motorwagen mit Drehgestellen  
beschafft 50 Stück 1901, Z. 2301—2350.
4. 25 zweiachsige Motorwagen, welche früher für den Akkumulatorenbetrieb eingerichtet  
waren beschafft 25 Stück 1898, Z. 51—75.
5. 40 Motorwagen, Type „Union“, samt Ausrüstung mit Unterleitungsstromabnehmern  
beschafft 40 Stück 1896/7.

#### Beiwagen.

1. 50 Stück neue Wagen einschließlich elektrischer Beleuchtung und magnetischer Bremse  
beschafft 1901, Z. 3001—3050.
2. 400 Stück vorhandene Beiwagen mit magnetischer Bremse und elektrischer Beleuchtung  
auszurüsten. (Diese Ausrüstungen noch in Arbeit.)
3. 130 Stück Beiwagen laut des Protokolles (I, 2).

#### Sonstige Betriebsmittel und Zubehör.

1. 100 Stück Schneepflüge, und zwar 70 Stück älterer und 300 Stück neuerer  
Konstruktion.
2. 25 Stück Salzfremwagen.
3. 6 Stück Pferdetransportwagen.
4. 127 Stück verschiedene Schwer- und Leichtfuhrwerkswagen.

Beilage 2 zum Protokolle vom 20. Dezember 1901.

#### Verzeichnis der Wagen

(Abjag I, 2 des Protokolles vom 20. Dezember 1901).

##### 1. Motorwagen.

1. 310 zweiachsige Motorwagen mit festem Radstand
  2. 400 zweiachsige Motorwagen mit freien Lenkachsen
  3. 50 vierachsige Motorwagen mit Drehgestellen
  4. 25 zweiachsige Motorwagen, welche früher für den Akkumulatorenbetrieb eingerichtet  
waren, samt Unterleitungsstromabnehmern
  5. 40 Motorwagen, Type „Union“, samt Ausrüstung mit Unterleitungsstromabnehmern.
- 825 Stück zusammen.

##### 2. Beiwagen.

6. 50 zweiachsige Motorwagen ohne elektrischen Antrieb
  7. 400 Beiwagen mit elektrischer Beleuchtung und magnetischen Bremsen ausgerüstet.
- 450 Stück zusammen.

##### 3. Sonstige Betriebsmittel und Zubehör.

8. 171 Schneepflüge, und zwar 71 älterer und 100 neuerer Type
9. 30 Salzfremwagen
10. 6 Pferdetransportwagen
11. 127 verschiedene Schwer- und Leichtfuhrwerkswagen
12. 10 Montage-Turmwagen.

Dazu kommen noch die im Protokolle vom 20. Dezember 1901 angeführten 130 Beiwagen.

Ferner sind, wie ausdrücklich bedungen wird, die Wagen derart einzurichten, daß sie durchgehends sowohl die Strecken mit oberirdischer als auch diejenigen mit unterirdischer Zuleitung befahren können.

## Beilage 3 des Protokolles vom 20. Dezember 1901.

1. Die Siemens & Halske A.-G. wird vom 1. Jänner 1902 ab den Betrieb des der Gemeinde Wien konzessionierten Straßenbahnnetzes im Namen und für Rechnung der Gemeinde Wien als deren Bevollmächtigte führen.

2. Der Gemeinde Wien sollen bis zur Übergabe der ausgebauten Straßenbahnen, d. i. bis längstens Ende 1903 keine Lasten aus Anlaß der Verstadtlung der Bau- und Betriebsgesellschaft erwachsen. Es wird daher die Siemens & Halske A.-G. die Verzinsung und Tilgung mit vier und ein Achtel vom Hundert jährlich für den Nominalbetrag aller derjenigen Obligationen zu zahlen haben, welche für den Ankauf und Ausbau des Straßenbahnnetzes zur Ausgabe gelangen.

3. Die Siemens & Halske A.-G. wird den Betrieb unter Aufrechthaltung der Bedingungen des zwischen der Gemeinde Wien einerseits und der Bau- und Betriebsgesellschaft anderseits abgeschlossenen Vertrages vom 28. Oktober 1899, insoweit die Bedingungen dieses Vertrages auch unter den abgeänderten Rechtsverhältnissen zur Geltung kommen können, führen. Es werden daher betreffs der Beamten und Bediensteten die Bestimmungen des § 28, Abs. 2 und 3, und betreffs der Fahrleistungen für besondere öffentliche Zwecke die des § 19 des Vertrages vom 28. Oktober 1899 maßgebend bleiben. Im weiteren sollen alle derzeit bestehenden Verhältnisse, namentlich in Bezug auf Wohlfahrtseinrichtungen, Dienst- und Arbeitsordnung sowie Fahrpreise, während der Zeit der Betriebsführung nur im gegenseitigen Einverständnis abgeändert werden können. Jede Abänderung, welche eine Mehrausgabe in sich schließt, wird nicht der bevollmächtigten Siemens & Halske A.-G., sondern der Gemeinde Wien zur Last fallen, beziehungsweise von den später näher bezeichneten Zahlungen an die Gemeinde in Abzug gebracht werden dürfen.

4. Die Eröffnung neuer fertiger Linien soll in Zukunft von der Gemeinde Wien beim Ministerium sofort nach Bauvollendung beantragt und keinesfalls von der Austragung von Meinungsverschiedenheiten, welche sich in Bezug auf die Fahrordnung und Wageninstradierung für derartige Linien ergeben könnten, abhängig gemacht werden, wobei jedoch die Betriebsöffnung für keinen Teil irgend ein Präjudiz schaffen soll.

5. Die Fahrleistungen sollen grundsätzlich den genehmigten Sommer- und Winterfahrplänen vom Jahre 1901 entsprechen. Sobald die erforderlichen Verbindungen zwischen der Ringstraßenlinie und den Radiallinien hergestellt sind, müssen die direkten Fahrbeziehungen mindestens in solchem Umfange wieder aufgenommen werden, wie sie vor dem Beginne des Umbaues bestanden haben. Dagegen werden die zur Zeit interimistisch bestehenden Anschlußkarten wieder in Wegfall kommen.

Für die Fahrleistungen auf den neu hinzutretenden Linien sind die Bestimmungen des § 13 des Vertrages vom 28. Oktober 1899 maßgebend.

6. Bezüglich der Mitbenützung der städtischen Straßenbahnen durch die Neue Wiener Tramway gelten die Grundsätze, wie solche in dem mit den Gemeinderatsbeschlüssen vom 30. April 1901, Z. 5040 und vom 17. September 1901, Z. 10.671, genehmigten Abkommen zwischen der Bau- und Betriebsgesellschaft und der Neuen Wiener Tramway festgelegt sind.

7. Der § 13, Absatz 2, des Vertrages mit der Bau- und Betriebsgesellschaft vom 28. Oktober 1899, nach welchem des Nachts die letzten Wagen im Sommer um 12 Uhr, im Winter um  $\frac{1}{2}$  12 Uhr von den äußersten Endpunkten der einzelnen Linien abgehen, wird dahin klargestellt, daß diese letzten Wagen von den äußersten Endpunkten bis zum Ring verkehren und von dort nach dem nächsten Betriebsbahnhofe zurückkehren. Die letzten von den Radiallinien an der Ringstraße ankommenden Wagen sollen dort noch Anschluß an einen Ringstraßenwagen finden.

8. Ungeachtet der bestehenden Verträge, wonach die Bau- und Betriebsgesellschaft erst gegen Ende des Jahres 1902 zur Stromentnahme aus den städtischen Elektrizitätswerken verpflichtet ist, ist die Siemens & Halske A.-G. über Verlangen der Gemeinde Wien gehalten, schon vom 1. Jänner 1902 ab Strom aus den städtischen Elektrizitätswerken zu beziehen und zwar in der Zeit vom 1. Jänner 1902 bis 31. März 1902 allen über durchschnittlich 3400 Kilowatt an Wochentagen und 4000 Kilowatt an Sonn- und Feiertagen erforderlichen Strom, in allen Fällen gemessen am Schaltbrette der Zentrale Leopoldstadt der allgemeinen österreichischen Elektrizitätsgesellschaft, vom 1. April 1902 bis 7. Oktober 1902 allen über durchschnittlich 1700 Kilowatt an Wochentagen und 2000 Kilowatt an Sonn- und Feiertagen erforderlichen Strom, in derselben Weise gemessen; vom 8. Oktober 1902 ab aber den gesamten Strom.

Der Strompreis, welcher für den nicht den städtischen Elektrizitätswerken, sondern der allgemeinen österreichischen Elektrizitätsgesellschaft entnommenen Strom in Anrechnung gebracht wird, beziffert sich auf 12 Heller, gemessen am Schaltbrette des Kraftwerkes. Trotz dieses billigeren Preises werden als oberste Grenze für den den städtischen Elektrizitätswerken entnommenen Strom 15 Heller für die Kilowattstunde, gemessen am Schaltbrette der städtischen Unterstationen, festgesetzt unter der gleichzeitigen Zusicherung, daß, wenn infolge eines erhöhten Verbrauches der Strompreis herabgesetzt werden kann, die Gemeinde Wien den Unterschied freiwillig der Siemens & Halske A.-G. zugute kommen lassen wird, ohne daß jedoch ein Rechtsanspruch aus dieser Zusicherung abgeleitet werden kann.

Die Gemeinde wird vom 1. April 1902 ab Vorfrage treffen, jeden Strombedarf, der zum Betriebe der städtischen Straßenbahnen erforderlich ist, zu befriedigen, vorausgesetzt, daß derselbe durch die Siemens & Halske A.-G. rechtzeitig angesprochen wird.

9. Die Siemens & Halske A.-G. ist verpflichtet, die Straßenbahnen samt allen Nebenanlagen und Zubehör in tadellosem, betriebstüchtigem Zustande während der Zeit der Betriebsführung zu erhalten und alle für die Instandhaltung notwendigen Ausgaben aus dem Betriebe zu bestreiten. Desgleichen sind aus dem Betriebe die im § 16 des Vertrages vom 28. Oktober 1899 vorgesehenen, aus Anlaß von öffentlichen Bauten erwachsenden Ausgaben für Behinderungen im Betriebe zu zahlen.

Gegenüber diesen von der Siemens & Halske A.-G. übernommenen Erhaltungskosten und in Rücksicht auf den Umstand, daß gegenwärtig ohnedies der weitaus größte Teil der Gesamtanlagen erneuert wurde, verzichtet die Gemeinde Wien auf eine besondere Dotierung des Erneuerungsfonds während der Zeit der Betriebsführung.

10. Die Siemens & Halske A.-G. hat an die Gemeinde Wien im Jahre 1902 einen Betrag von 1,870.000 K und im Jahre 1903 einen Betrag von 2,170.000 K in vierteljährigen gleichen Teilbeträgen zu bezahlen.

Sollte dagegen wider Erwarten der Siemens & Halske A.-G., für den für Rechnung der Gemeinde geführten Betrieb der städtischen Straßenbahnen eine Steuer rechtskräftig vorgeschrieben werden, so übernimmt die Gemeinde dieselbe zur Zahlung.

11. Für die Verhängung von Strafen sollen im allgemeinen die derzeit geltenden Bestimmungen des Vertrages vom 28. Oktober 1899 maßgebend sein. Jedoch sollen vor Verhängung einer Strafe Erhebungen einverständlich mit der Siemens & Halske A.-G. gepflogen und von der Strafe abgesehen werden, falls die Siemens & Halske A.-G. ihr Nichtverschulden nachweist.

Weiters sollen auch in dem zu schließenden Bevollmächtigungsvertrage Bestimmungen aufgenommen werden, durch welche eine gerechte Abstufung der Strafen vorgesehen wird.

12. Im Falle des Auftretens von höherer Gewalt, in welche auch Strife einzuschließen ist, ist die Siemens & Halske A.-G. insoweit und insoweit von ihren in den Punkten 2 und 10 enthaltenen Verpflichtungen entbunden, als die höhere Gewalt anhält und auf den Betrieb einwirkt. Dasselbe gilt auch für den Fall, in welchem ein Stillstand durch Strommangel aus dem städtischen Kraftwerke eintreten sollte.

13. Als Entlohnung für die im Namen und für Rechnung der Gemeinde von der Siemens & Halske A.-G. zu übernehmende Betriebsführung erhält diese Gesellschaft 2% der jeweiligen jährlichen Brutto-Einnahme.

Am Ende eines jeden Jahres ist mit Berücksichtigung des Vorhergesagten, insbesondere der der Gemeinde Wien zugesicherten Leistungen (Punkt 2 und 10), eine Betriebsrechnung aufzustellen. Die Art und Weise der Aufstellung dieser Betriebsrechnung soll nach einem noch zu vereinbarenden Muster erfolgen, so daß nachträglich kein Zweifel über die ziffermäßige Berechnung des Gewinnes oder Verlustes entstehen kann.

Ein etwaiger Verlust ist von der Siemens & Halske A.-G. allein zu tragen, während der sich ergebende Gewinn ausschließlich der Gemeinde Wien zufällt.

14. Über die Art der Kontrolle der Betriebsführung und Geschäftsgebarung werden besondere Vereinbarungen getroffen.

15. Die Siemens & Halske A.-G. erlegt zur Sicherheit aller Verbindlichkeiten aus dem Bevollmächtigungsvertrage eine Kautions- und zwar bestehend aus 250.000 K in pupillarversicherten Wertpapieren und aus 250.000 K in Sichtwechseln der Deutschen Bank, domiziliert in Wien.

Beilage 4 zum Protokolle vom 20. Dezember 1901.

### Entwurf

zum Schreiben der Deutschen Bank, Berlin, vertreten durch die Herren Direktor A. Gwinner und E. Heinemann und der k. k. priv. Österreichischen Länderbank, vertreten durch Herrn Direktor L. A. Lohnstein, im Nachstehenden „die Banken“ genannt, an die Gemeinde Wien:

Wir beehren uns, der Gemeinde hiedurch folgende Offerte zu überreichen:

#### § 1.

Die Gemeinde Wien wird mit möglichster Beschleunigung die Genehmigung zur Ausgabe einer pupillarischeren Anleihe von 285,000.000 K gleich 242,250.000 Mark gleich 299,250.000 Francs gleich 11,827.500 Pfund Sterling gleich 143,355.000 Gulden holländisch gleich 57,000.000 Vereinigte Staaten-Münze Gold-Dollars nachsuchen, welche zur Beschaffung der Mittel für die Überführung der verschiedenen Wiener Straßenbahnen in städtischen Betrieb, den Umbau und Ausbau des städtischen Straßenbahnnetzes, den Bau einer zweiten Wasserleitung, sowie für öffentliche Bauten und andere Zwecke der Gemeinde bestimmt ist. Für die Ausstattung der Anleihe sollen folgende Bedingungen maßgebend sein:

Die Anleihe hat auf Kronen der durch das Gesetz vom 2. August 1892, N.-G.-Bl. Nr. 126, festgestellten Währung zu lauten, ist mit 4% pro anno zu verzinsen und in 90 Jahren durch jährliche Auslosungen *al pari* mittelst einer gleichmäßigen Annuität unter Zuwachs der ersparten Zinsen zu tilgen. Eine Verstärkung der Tilgung oder auch eine Gesamtkündigung der Anleihe mit mindestens dreimonatlicher Frist ist vom 1. Jänner 1912 ab statthaft. Kapital und Zinsen sind den Inhabern frei von jedem Abzug und jeder gegenwärtigen oder zukünftigen österreichischen Steuer auszusahlen, wobei die Gemeinde Wien alle solchen Steuern, insbesondere die Rentensteuer, zur eigenen Zahlung übernimmt.

Coupons und rückzahlbare Obligationen sind in Wien bei der Gemeindefasse, bei der k. k. priv. Österreichischen Länderbank und den von den Banken im Einverständnis mit der Gemeinde zu bezeichnenden ferneren Zahlstellen, sowie nach Wahl der Inhaber ferner zahlbar in Berlin, Frankfurt a. M., Paris, Lyon, Amsterdam, Brüssel, Zürich, Basel, Genf, London und New-York an den von der Deutschen Bank zu bezeichnenden Stellen, und zwar im Auslande zu den festen Relationskursen von 100 K = 85 Mark = 105 Francs = £ fig. 4, 3 Sh. = 50-30 fl. holl. = 20.— Dollars. Ausländische Steuern, Abgaben oder Gebühren fallen in keinem Falle der Gemeinde zur Last.

Die obigen Anleihebedingungen sind in den im Einvernehmen mit den Banken festzustellenden Text der Schuldschreibungen aufzunehmen. Dem allein giltigen deutschen Text sind Übersetzungen in französischer und englischer Sprache beizugeben.

Bezüglich der Stückelung der Anleihe wird die Gemeinde den ihr rechtzeitig bekanntzugebenden Wünschen der Banken Rechnung tragen. Auch erklärt sich die Gemeinde bereit, die Stücke in Stahlstich herstellen zu lassen, falls die Banken die dadurch entstehenden Kosten tragen.

Die Gemeinde wird die den Anforderungen der ausländischen Börsen entsprechenden Prospekte für die Emission der Anleihe oder jedes Teilbetrages derselben ausfertigen und die zu gleichem Zwecke erforderlichen Nachweise liefern. Auf Antrag der Deutschen Bank und soweit dieselbe sich verpflichtet wird, alle der Gemeinde entstehenden Auslagen zu tragen, wird die Gemeinde die zur Erreichung der Börsennotierung der Anleihe in Frankreich erforderlichen Formalitäten erfüllen, insbesondere das sogenannte Abonnement auf die französischen Steuern nehmen. Die Verlosungslisten und sonstige auf die Anleihe bezüglichen Veröffentlichungen sind mindestens in einer Wiener, zwei Berliner und einer Frankfurter Zeitung zu publizieren.

#### § 2.

Die Verrechnung über den Anleihedienst erfolgt seitens der Gemeinde ausschließlich mit der Deutschen Bank. Für den ersten Coupon jedes ausgegebenen Teilbetrages der Anleihe soll ein Viertel von der Gemeinde für die an der Gemeindefasse vorkommenden Coupons reserviert werden; für alle später verfallenden Coupons ein Betrag, welcher gleich ist der ungefähren Summe der am vorangegangenen Coupontermin bei der Gemeindefasse eingelösten Coupons. In gleicher Weise soll hinsichtlich der Einlösung verlosteter Obligationen verfahren werden. Für den hiernach berechneten

Rest des Geldbedürfnisses für jeden Termin sind der Deutschen Bank 5 Tage vor Verfall die erforderlichen Gelder in Wien zur Verfügung zu stellen. Die Deutsche Bank hat ihrerseits dafür zu sorgen, daß aus diesen Geldern die einzelnen Einlösungsstellen rechtzeitig mit entsprechender Dotation für den Anleihebienst versehen werden. Kursdifferenzen, welche sich aus der Umwandlung von Kronen in fremde Währungen gegen die auf den Stücken vorgesehenen festen Umrechnungskurse ergeben sollten, sind zu gunsten oder zu Lasten der Gemeinde Wien zu verrechnen. Die Deutsche Bank übernimmt indessen auf eigene Rechnung und Gefahr alle Kursdifferenzen auf die Einlösungen in holländischen Gulden oder amerikanischen Dollars derart, daß der Gemeinde die im Auslande eingelösten Coupons und Obligationen nur, als entweder in Mark oder in Francs oder in Pfund Sterling, zu den festen Relationskursen der Anleihe eingelöst, in Rechnung gestellt werden.

Auf die Beträge der von den Zahlstellen eingelösten Coupons und Obligationen vergütet die Gemeinde Wien  $\frac{1}{8}\%$  Provision.

### § 3.

Von der Anleihe im Gesamtbetrage von 285,000,000 K werden

a) Nominal 50,000,000 K der Deutschen Bank für Rechnung der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien überwiesen. In die Offerte der Gemeinde Wien an die Bau- und Betriebsgesellschaft sollen Bestimmungen aufgenommen werden, um die Marktfreiheit für die städtische Anleihe zu sichern, so daß die vorerwähnten 50 Millionen Kronen nur mit Zustimmung der Deutschen Bank früher auf den Markt gelangen dürfen, als nach Ablauf von zwei Jahren. Überdies soll die Deutsche Bank berechtigt sein, sofern sie dies der Gemeinde Wien spätestens am Tage der Generalversammlung der Aktionäre der Bau- und Betriebsgesellschaft erklärt, diese 50 Millionen Kronen zum Preise von  $94\frac{1}{2}\%$  plus Stückzinsen bis 1. April 1902 gegen bar, zahlbar in fünf gleichen Monatsraten nebst 4% Zinsen bis zum Zahltag, zu übernehmen. Übt die Deutsche Bank dieses Recht aus, so erhält die Bau- und Betriebsgesellschaft durch die Deutsche Bank diese selbe Barzahlung an Stelle der Nominal 50 Millionen Kronen Obligationen.

b) Weitere Nominal 115,000,000 K übernehmen die Banken zum festen Kurse von  $94\frac{1}{2}\%$  plus 4% Stückzinsen bis zum Tage der Lieferung der Stücke in Wien, welche mit möglichster Beschleunigung zu erfolgen hat. Die Banken sind ermächtigt, auf ihre Kosten Interimsscheine auszugeben, falls sie die Stücke früher bedürfen.

Der Gegenwert der ad b) übernommenen Nominal 115,000,000 K Schuldverschreibungen ist der Gemeinde nebst 4% Stückzinsen in einer in Kronenwährung zu führenden laufenden Rechnung von der Deutschen Bank, mit welcher auch alle Korrespondenzen zu führen sind, gegen Lieferung der Stücke oder bei Ausgabe der Interimsscheine gutzuschreiben. Das hieraus entstehende Guthaben ist der Gemeinde mit 4% jährlich zu verzinsen. Von diesem Guthaben sind der Gemeinde zu zahlen: 18,000,000 K bei Gutschrift, 4,000,000 K am 15. März 1902, 4,000,000 K am 15. April 1902, 4,000,000 K am 15. Mai 1902, 4,000,000 K am 15. Juni 1902, 4,000,000 K am 15. Juli 1902.

Ferner ist das Guthaben zu verwenden zur Erfüllung der sich aus der Verstadtlidung der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen, Wien, ergebenden Verpflichtungen der Gemeinde, nach Maßgabe der mit der Bau- und Betriebsgesellschaft und Siemens & Halske Aktiengesellschaft getroffenen Vereinbarungen. Der verbleibende Überschuß ist zur freien Verfügung der Gemeinde zu halten, welche indessen über Beträge von mehr als einer Million Kronen nur mit mindestens fünftägiger Ansage an die Deutsche Bank verfügen wird.

### § 4.

Die Banken übernehmen ferner:

Nominal 120,000,000 K obiger Stadtanleihe dergestalt,

a) daß sie entweder weitere Teilbeträge bis zu 120 Millionen Kronen vor dem 30. September 1902 zum gleichen, im § 3 bezeichneten Kurse beziehen; oder

b) daß die Banken jeweils im ersten Quartal der Jahre 1903, 1904, 1905 und 1906 je ein Viertel des unbezogenen Restes der Anleihe, also jeweils 30 Millionen, zu beziehen sich verpflichten.

Der Preis für jede Jahresabnahme im Falle b) beträgt  $1\frac{1}{2}\%$  weniger als der Durchschnittskurs der vom 1. Dezember des jeweiligen Vorjahres bis 15. Jänner des laufenden Jahres

an der Wiener Börse für die österreichische Kronenrente per Kasse notierten Mittelpreise zwischen Geld und Ware; außerdem sind von den Banken jeweils 4% Stückzinsen bis zum Tage der Lieferung der Stücke zu vergüten.

Sollte der Kassekurs der Marknoten an der Wiener Börse während der gleichen Perioden, nämlich vom 1. Dezember des jeweiligen Vorjahres bis 15. Jänner des laufenden Jahres, sich im Durchschnitt höher stellen, als die gesetzliche Relation von 117.562 K für 100 Reichsmark, so erhöht sich der wie vor ermittelte Übernahmepreis der Anleihe um die Differenz zwischen der gesetzlichen Relation und dem Durchschnittspreis der Marknoten.

Die Banken sind berechtigt, gleichzeitig mit jeder der vier Jahresabnahmen im Falle b) weitere Teilbeträge der Anleihe von mindestens einer Million Kronen oder einem Vielfachen dieser Summe bis zu der Gesamthöhe des Restes der 120 Millionen Kronen abzunehmen. Die Gemeinde soll zur Lieferung solcher Mehrbeträge jedoch nur dann verpflichtet sein, wenn der ermittelte Abnahmekurs mindestens vierundneunzig einhalb Prozent beträgt.

Sollte der ermittelte Übernahmepreis in irgend einem Jahre weniger als 90% betragen, und die Banken in solchem Falle nicht spätestens bis Ende des nächstfolgenden Februar sich bereit erklären, 90% zu zahlen, so hat die Gemeinde das Recht, die Ablieferung der betreffenden Stücke zu verweigern. Erfolgt eine solche Weigerung, so ist weder die Gemeinde zur Lieferung weiterer Schuldverschreibungen aus dieser Anleihe an die Banken gebunden, noch sind die Banken zur Abnahme der restlichen Beträge der Anleihe verpflichtet. Erklärt jedoch die Gemeinde den Banken, und zwar spätestens am 15. März des betreffenden Jahres, daß sie zur Überlassung des betreffenden Teilbetrages bereit ist, obgleich der ermittelte Preis weniger als 90% beträgt, so bleiben die Banken an den Vertrag gebunden. Nur im Falle europäischer Verwickelungen, insbesondere der Heeresmobilmachung einer europäischen Großmacht oder Erklärung des Belagerungszustandes über Niederösterreich, ein Departement Frankreichs, ein Land des Deutschen Reiches oder eine Provinz Preußens, soll jede weitere Übernahmeverpflichtung der Banken aufhören.

Der Gegenwert der Obligationen, welche von den bezeichneten, den Gegenstand dieses Paragraphen bildenden 120 Millionen Kronen übernommen werden, ist von der Deutschen Bank der Gemeinde jeweilig am Tage der Lieferung der Stücke auf einem besonderen, in Kronenwährung zu führenden Konto gutzuschreiben und von der Gemeinde vom Tage der Gutschrift ab in fünf gleichen Monatsraten abzuheben. Bis zu dieser Abhebung ist das jeweilige Guthaben der Gemeinde mit 4.1% zu verzinsen. Als Grundlage für die Berechnung des Zeitpunktes, bis zu welchem der Gemeinde das Guthaben mit 4.1% zu verzinsen ist, wird stets davon ausgegangen, daß die Banken jeweils im ersten Quartal 1903, 1904, 1905 und 1906 je Nominal 30 Millionen Kronen der Schuldverschreibungen abzunehmen haben.

Die Deutsche Bank hat aber in allen Fällen vorzeitiger Abnahme das entstehende Guthaben der Gemeinde mit 4.1% bis zu jenem Zeitpunkte zu verzinsen, an welchem die Abhebungen der Gemeinde auf obiger Grundlage zu erfolgen gehabt haben würden, wenn eine vorzeitige Abnahme nicht stattgefunden hätte. Hierbei werden die im vorigen Absatz zitierten fünf Monatsraten vom 31. Jänner des jeweiligen Jahres abgerechnet. Auch behält sich die Gemeinde in solchem Falle das Recht vor, über jeden, ihr in einem Jahre gutgeschriebenen Betrag innerhalb der nächsten fünf Monate in fünf gleichen Raten zu verfügen, oder aber später zu beliebigem Zeitpunkte mit einmonatiger Ansjage an die Deutsche Bank.

#### § 5.

Solange aus diesem Vertrage Verpflichtungen der Banken zur Übernahme von Schuldverschreibungen der Gemeinde Wien bestehen, wird die Gemeinde Wien nur mit schriftlicher Zustimmung der Banken eine andere Anleihe begeben.

#### § 6.

Für alle Verpflichtungen aus diesem Vertrage übernehmen die Deutsche Bank und die k. k. priv. Österreichische Länderbank die solidarische Haftung.

#### § 7.

Alle ausländischen Stempel, Zulassungsgebühren und sonstige Emissionskosten tragen die Banken mit den von ihnen zu bezeichnenden weiteren Emissionsfirmen allein. —

Aus dem Berichte des Bürgermeisters als Referenten im Stadtrate und Gemeinderate über die Aufnahme eines Investitions-Anlehens von 285 Millionen Kronen seien hier die auf die Verstädtlichung des Wiener städtischen Straßenbahnnetzes bezüglichen Teile angeführt:

Das Verhältnis der Gemeinde zur Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen ist nahezu ein unhaltbares geworden. Zwischen der Gemeinde und der Gesellschaft sind, ausschließlich durch das Vorgehen der letzteren veranlaßt, Prozesse über das Kraftverteilungsnetz des städtischen Elektrizitätswerkes für den Bahnbetrieb und über die Dienst- und Arbeitsordnung anhängig. Es bestehen ferner Meinungsverschiedenheiten über die Beitragsleistung der Gesellschaft zum Pensionsfonds der Bediensteten und über den Termin, mit welchem der Strombezug aus dem städtischen Elektrizitätswerke für Bahnbetrieb zu beginnen hat. Die Gesellschaft befreit weiters das Recht der Gemeinde, bei der Genehmigung des Fahrplanes die Instradierung der Wagen zu bestimmen und läßt in vielen Fällen die vom Gemeinderate beschlossene Instradierung unberücksichtigt, was die Verhängung zahlreicher Vertragsstrafen mit veranlaßt hat.

Andererseits ist aber auch die Gesellschaft — ohne Verschulden der Gemeinde — in den Erwartungen enttäuscht worden, welche sie bei Abschluß des Bau- und Betriebsvertrages vom 28. Oktober 1899 gehegt hat; sie konnte nicht durchsetzen, daß die konzessionsmäßige Steuerbefreiung für das Straßenbahnnetz auch ihrem Unternehmen zuerkannt werde, und sie erlitt dadurch eine bedeutende Einbuße am Reinertrage.

Es erscheint daher für beide Teile vorteilhaft, wenn die Gemeinde das Straßenbahnnetz erwirbt und den Betrieb desselben selbst führt, letzteres freilich erst dann, wenn der Ausbau der Linien vollendet ist. Für die Gemeinde besteht der Vorteil finanziell in dem Ertrage, welchen das Unternehmen nach der unten folgenden Rentabilitätsberechnung des Herrn Stadtbaudirektors und des Herrn Stadt-Oberbuchhalters aller Voraussicht nach abwerfen wird. Daß sich der Reinertrag des Unternehmens erhöht, wenn es an die Gemeinde übergeht, erklärt sich aus zwei Umständen. Einmal aus der nur der Gemeinde, aber nicht der Gesellschaft zugute kommenden Steuerfreiheit des Ertrages bis Ende 1924, dann daraus, daß für die Gemeinde die Amortisationsfrist nahezu 90 Jahre beträgt, während die Gesellschaft das verwendete Kapital größtenteils bis Ende des Jahres 1925, in welchem Zeitpunkte der Heimfall des Unternehmens an die Gemeinde stattfindet, amortisiert haben mußte.

Es liegt aber auch im Interesse des Publikums, daß die Gemeinde das Straßenbahnnetz erhält; wenn sie über dasselbe unumschränkt verfügen kann, ist sie in der Lage, den Betrieb einerseits wirtschaftlich zweckmäßig und andererseits dem berechtigten Bedürfnisse des Publikums entsprechend einzurichten.

Bei den Verhandlungen über den weiteren Ausbau des Straßenbahnnetzes mußte darauf Rücksicht genommen werden, daß einige Teilstrecken gegenwärtig wegen örtlicher Schwierigkeiten nicht hergestellt werden können; die Ausführung derselben wurde daher vertagt.

Bei der Sicherstellung der Geldmittel für den Ankauf der Straßenbahnen wurde auch auf die Erwerbung anderer Wiener Straßenbahnlinien sowie auf die Umgestaltung und den Ausbau derselben Bedacht genommen; allerdings würde der Referent ein Übereinkommen hinsichtlich solcher Bahnen nur dann zur Annahme empfehlen können, wenn der Übernahmepreis dem wirklichen Werte dieser Unternehmungen entspricht.

Die Verhandlungen, welche gleichzeitig über die Aufnahme des Anlehens und die Erwerbung des Straßenbahnnetzes mit den Vertretern der Deutschen Bank, der k. k. priv. Österreichischen Länderbank und der Siemens & Halske A.-G. geführt wurden, haben das im Protokolle vom 20. Dezember 1901 niedergelegte Ergebnis geliefert und enthalten die beantragten Abmachungen in ihren Grundzügen folgendes:

„1. Die Gemeinde Wien verpflichtet sich, der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen ein Anbot nachstehenden Inhaltes zu stellen: Die Gemeinde übernimmt vom 1. Jänner 1902 an den Ausbau und den Betrieb des Straßenbahnnetzes für eigene Rechnung und die Bau- und Betriebs-Gesellschaft übergibt ihr das Netz nebst Ausrüstung und dem zum elektrischen Betriebe erforderlichen Zubehör; als Vergütung erhält die Bau- und Betriebsgesellschaft hiefür einen Betrag von 62,090.000 K. An dieses Anbot ist die Gemeinde nur durch 6 Wochen gebunden.

2. Die Gemeinde Wien überträgt der Siemens & Halske A.-G. den weiteren Ausbau und die Ausrüstung des Straßenbahnnetzes nebst Betriebsbahnhöfen; die genannte Gesellschaft erhält hierfür eine Summe von 39,510.00 K samt 4% Zinsen vom 1. Jänner 1902. Der Ausbau muß bis längstens 31. Dezember 1903 vollendet sein.

3. Die Gemeinde Wien bevollmächtigt die Siemens & Halske A.-G., den Betrieb des Straßenbahnnetzes im Vollmachtsnamen und für Rechnung der Gemeinde bis zu dessen Ausbau, also bis längstens 31. Dezember 1903 zu führen.

Die Siemens & Halske A.-G. bezieht über Verlangen der Gemeinde Wien schon vom 1. Jänner 1902 ab Strom aus den städtischen Elektrizitätswerken und zwar bis 8. Oktober 1902 einen Teil des Bedarfes, von da an den gesamten Strom. Der Strompreis beträgt 15 h für die Kilowattstunde. Die Gesellschaft erhält eine Entlohnung in der Höhe von 2% der jährlichen Bruttoeinnahme.

Es wird hierbei bemerkt, daß die Siemens & Halske A.-G. die Garantie dafür übernimmt, daß alle Aufwendungen für Zinsen- und Amortisationsdienst sowie auch die Leistungen an die Gemeinde bezahlt werden, so daß die Gesellschaft dann, wenn das Reinerträgnis zur Deckung dieser Erfordernisse nicht hinreichend wäre, verpflichtet ist, aus Eigenem das eventuell Fehlende zu ersetzen. Die Entlohnung im Betrage von 2% des Bruttoerträgnisses tritt erst dann und auch da nur in dem Maße ein, als von dem Reingewinn zu diesem Zwecke ein Teil erübrigt wird.

4. Die Deutsche Bank und die Länderbank übernehmen ein Anlehen der Gemeinde in der Höhe von 285,000.000 K, welches mit 4% pro anno zu verzinsen und in 90 Jahren mittelst einer gleichmäßigen Annuität unter Zuwachs der ersparten Zinsen zu tilgen ist. Die Auszahlung der Coupons erfolgt in Kronen nach einer festen Relation mit den Währungen von Deutschland, Frankreich, England, Holland und den Vereinigten Staaten Nordamerikas.

Der Emissionskurs beträgt im allgemeinen  $94\frac{1}{2}\%$  plus 4% Stückzinsen bis zum Tage der Lieferung der Stücke; nur in dem Falle, wenn die Banken von dem ihnen zugesicherten Rechte Gebrauch machen, einen Teilbetrag von 120,000.000 K in den ersten Quartalen der Jahre 1903, 1904, 1905 und 1906 in Quoten von mindestens 30,000.000 K zu beziehen, beträgt der Preis für jede Jahresabnahme  $1\frac{1}{2}\%$  weniger als der nach einem vereinbarten Maßstabe und für einen bestimmten Zeitraum ermittelte Durchschnittskurs der österreichischen Kronenrente.

Das Zustandekommen der sub 2 bis 4 erwähnten Übereinkommen ist bedingt durch die Annahme des sub 1 erwähnten Angebotes."

Der Referent hat über diese Transaktion das Gutachten des Herrn Stadtbau-Direktors und des Herrn Stadt-Oberbuchhalters eingeholt. Beide Herren äußern sich im Einvernehmen folgendermaßen:

"Die Gemeinde kann auf Grund der Transaktion bereits mit 1. Jänner 1902 den Betrieb des Straßenbahnnetzes für eigene Rechnung übernehmen und in den Besitz der für den Betrieb erforderlichen beweglichen und unbeweglichen Sachen treten.

Die Gemeinde übernimmt von der Bau- und Betriebsgesellschaft folgende Anlagen und Betriebsmittel: Das alte Netz der ehemaligen Wiener Tramway-Gesellschaft, die elektrische Ausrüstung dieses Netzes, die während des ersten und zweiten Bauabschnittes neu erbauten Linien, die Betriebsbahnhöfe, die Werkstätten samt Einrichtung, die vorhandenen Warthallen, den Wagenpark.

Das auf den elektrischen Betrieb mit Ober- und Unterleitung umgebaute Straßenbahnnetz der alten Wiener Tramway-Gesellschaft befindet sich in gutem, betriebsfähigem Zustande. Dasselbe gilt von den während der bisherigen Baujahre hinzugekommenen neuen Straßenbahnlinien. Die vorhandenen Betriebsbahnhöfe stammen durchwegs aus neuester Zeit und sind den Erfahrungen und Grundfätzen der modernen Technik entsprechend und solid ausgeführt. Bei denselben ist vorzugsweise feuerficheres Material verwendet.

Die Wagenhallen besitzen Wagenstände in hinreichender Anzahl. Desgleichen sind die zum Betriebe erforderlichen Werkstätten in ausreichender Zahl vorhanden.

Für die Durchführung eines dem Verkehrsbedürfnisse vollkommen entsprechenden Betriebes beziffert sich das Wagenverfordernis mit 825 Motor- und 580 Beiwagen.

In den dem Gemeinderate zur Beschlußfassung unterbreiteten Anträgen ist die Beschaffung dieses Wagenparkes nebst den zur Streckenerhaltung erforderlichen sonstigen Betriebsmitteln sichergestellt.

Vom Stadtbauamte und der Stadtbuchhaltung wurde weiters eine Wertberechnung nach dem voraussichtlichen Ertrage vorgelegt.

Es ist wohl einleuchtend, daß diese Rechnung die sichersten Anhaltspunkte für die Beurteilung des Wertes der Unternehmung bietet, weil in den Resultaten derselben nicht allein die Anlagekosten, sondern auch die nach dem Bau- und Betriebsvertrage der Gesellschaft zugesicherten Betriebsrechte zum Ausdruck gelangen.

Als Grundlage für diese Rechnung kann nicht der derzeitige Umfang des Unternehmens, sondern jener des am 31. Dezember 1903 vertraglich ausgebauten Straßenbahnnetzes dienen. Weiters ist auf die der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen nach ihrem Vertrage zur Last fallenden Verpflichtungen Bedacht zu nehmen, da die Gemeinde im Falle der Verstädtlichung in dieser Beziehung keinerlei Einbuße erleiden soll. In letzterer Hinsicht wird erwähnt, daß der Bahnkörper samt elektrischer Ausrüstung nach Ablauf des Vertrages an die Gemeinde ohne Entgelt übergeht, daher die diesbezüglichen Anlagekosten bis zum 31. Dezember 1925 vollständig zu amortisieren sind.

Ferner sind die vertragmäßigen Abgaben an die Gemeinde sowie die Rücklagen für den Erneuerungsfonds, dann die Abschreibungen für die der Ablösung nach dem Schätzwerte unterliegenden Mobilien und Immobilien mit den entsprechenden Beträgen in Rechnung zu stellen.

Von diesem Gesichtspunkte ausgehend, haben die Ämter die Rentabilitätsberechnungen vorgenommen und sind hiebei zu nachstehenden Resultaten gelangt.

#### Einnahmen.

Der Ermittlung der Einnahmen mußte selbstverständlich das Straßenbahnnetz in seiner künftigen Ausdehnung zu grunde gelegt werden, da von der projektierten Gesamtlänge von rund 165 km (ausschließlich der sogenannten gelben Linien) im Jahre 1901 bis Ende November im Tagesdurchschnitte bloß rund 95 km im Betriebe waren.

Hiebei waren zwei Wege offen, und zwar die Schätzung der Betriebseinnahmen durch eine Klassifikation der noch zuwachsenden Linien in Ansehung der Bevölkerungszahl der zu durchfahrenden Gebieteile oder aber durch Ermittlung der zu befahrenden Wagenkilometer auf Grund der im Vertrage vorgeschriebenen Fahrleistungen.

Die letztere Rechnung gibt jedenfalls verlässlichere Resultate, weil aus den bisherigen Fahrleistungen gewisse Anhaltspunkte für die Zukunft gewonnen werden können.

Vom 1. Jänner bis zum 30. November 1901 wurden bei einer durchschnittlichen Streckenlänge von 95 km mit elektrischem Betriebe 13,773.963, mit Pferdebetriebe 11,673.123, zusammen daher 25,447.086 Wagenkilometer gefahren. Hierzu die voraussichtlichen Fahrten pro Dezember 1901, auf Grund der Leistungen in der gleichen Periode des Vorjahres und unter Berücksichtigung des bis Ende November konstatierten Zuwachses berechnet mit 2,426.970, ergibt für das Jahr 1901 eine voraussichtliche Gesamtfahrleistung von 27,874.056 oder von nahezu 28,000.000 Fahrkilometern.

Da in den folgenden Jahren 1902 und 1903 noch weitere Linien mit einer Gesamtlänge von mehr als 70 km neu zuwachsen, ist die Annahme wohl berechtigt, daß nach erfolgtem Ausbaue des gesamten Straßenbahnnetzes bereits in den ersten Jahren des Betriebes eine Gesamtfahrleistung von 48,000.000 Wagenkilometern erreicht werden wird.

Nach den Berechnungen des Stadtbauamtes, welche auf Grund der vertraglichen Bestimmungen vorgenommen wurden, würde die Gesamtfahrleistung des ausgebauten Netzes rund 53 Millionen Wagenkilometer betragen.

Als weiterer Faktor für die Beurteilung der Einnahmen kommt der Ertrag per Wagenkilometer in Betracht. Nach der Bilanz der Bau- und Betriebsgesellschaft wurde im Jahre 1900 per Wagenkilometer durchschnittlich eine Einnahme von 52 $\frac{3}{4}$  Heller erzielt. Obwohl diese Einnahme unbedenklich auch als Durchschnittsertrag für die sämtlichen Linien in Rechnung gestellt werden könnte, weil in Zukunft durch die Einbeziehung der Außenlinien mit ihrem besonders starken Sonn- und Feiertagsverkehre eine bedeutende Zunahme der 20 Hellerarten zu gewärtigen ist, wurde seitens der Organe unter Rücksichtnahme auf die Einschaltung einzelner minderwertiger Linien bloß ein Durchschnittsertrag von 50 Hellern per Wagenkilometer den Berechnungen zu grunde gelegt.

## Ausgaben.

## a) Betriebs- und Erhaltungskosten.

Rücksichtlich dieser Post bieten die bisherigen Ergebnisse der Wiener Straßenbahnen gar keine Anhaltspunkte, da der Ausgabenkonto während der Zeit der Umwandlung der Linien sich in außerordentlicher Weise erhöht, und noch nahezu die Hälfte der Fahrtleistung auf Pferdebetrieb entfällt. Um jedoch auch hinsichtlich dieses für die Beurteilung der Rentabilität besonders wichtigen Faktors verlässliche Anhaltspunkte zu gewinnen, mußten die Betriebsverhältnisse anderer Straßenbahnunternehmungen zum Vergleiche herangezogen werden. Selbstverständlich ist auch hiebei auf die Art der Traction, auf das in der Anwendung stehende Betriebssystem, sowie auf etwa bestehende lokale Verhältnisse Bedacht zu nehmen, um zur verlässlichen Grundlage zu gelangen.

Aus den vorliegenden Bilanzen der verschiedenen Bahnunternehmungen wurde ermittelt, daß die reinen Betriebs- und Erhaltungsauslagen, mithin ausschließlich der Dotierungen des Erneuerungs- und Amortisationsfonds, der Abschreibungen, Steuern und Abgaben, dann der Beiträge für die Wohlfahrtsfonds in Dresden 58·2%, in Leipzig 55·5%, in Hamburg 49·8%, in Berlin 56·6% und in Budapest 52·2% der Betriebseinnahmen betragen.

Die auffallend hohen Prozente bei den Straßenbahnen in Dresden sind in dem ausgedehnten Akkumulatorenbetrieb und dem teilweise noch bestehenden Pferdebetrieb, bei der Berliner Straßenbahn in dem 40%igen Pferdebetrieb und in der ausgebreiteten Verwendung von Akkumulatoren und endlich bei der Leipziger Straßenbahn in den dort bestehenden Konkurrenzverhältnissen begründet. In Hinsicht auf das verwendete Betriebssystem als auch bezüglich des Umfanges der Anlage bestehen zwischen den Hamburger und Wiener Straßenbahnen ganz ähnliche Verhältnisse, da der in Wien berechnete teurere Strompreis schon in kurzer Zeit durch den Anschluß anderer Unternehmungen einer wesentlichen Verbilligung entgegengeht.

In Erwägung aller dieser Momente wurde seitens der Organe den weiteren Berechnungen ein Betriebskoeffizient von 50% zur Deckung der reinen Betriebs- und Erhaltungskosten zu grunde gelegt.

## b) Amortisationsfonds.

Außerhalb der Amortisation sind jene Werte der Gesellschaft, welche nach den Bestimmungen des Vertrages der seinerzeitigen Ablösung unterliegen. Dazu gehören die Beträge, welche für den Ankauf der Betriebsbahnhöfe samt Nebengebäuden, dann für den Neubau der Wagenhallen, der Werkstätten etc., dann für die Hof- und Zufahrtsgeleise samt Ober- und Unterleitung, sowie der Schiebebühnen und der Wagen zur Aufwendung gelangen.

Die restlichen Kosten, welche den Bahnkörper samt elektrischer Ausrüstung, sowie die Betriebsrechte betreffen und rund 67,960.000 K betragen, sind dagegen vollständig bis zum 31. Dezember 1925 zu amortisieren.

Im Jahre 1902 und 1903 ist seitens der betriebsführenden Firma eine Kapitalstilgung in der Höhe von je 1/8% der gesamten Ablösungssumme zugesichert, daher von dem obigen Kapitalbetrage bloß der Rest von rund 67·7 Millionen innerhalb weiterer 22 Jahre zur Amortisation verbleibt.

Dies ergibt in der Voraussetzung, daß auch die bezahlten Amortisationsquoten mit 4% verzinst werden, einen durch 22 Jahre erforderlichen Amortisationszuschuß im Jahresbetrage von 1,976.759 K.

## c) Erneuerungsfonds.

Der Erneuerung innerhalb der Vertragsdauer unterliegen die Pflasterungen, die Geleise samt Schienenrückleitung, die elektrische Streckenausrüstung, die elektrische Ausrüstung der Wagen, die Werkstatteinrichtung und die Geleiseanlage der Wiener Tramway-Gesellschaft.

Bei Berücksichtigung der für die angeführten Objekte angenommenen Verwendungsdauer und unter Abrechnung des jeweiligen Altwertes der bei der Erneuerung gewonnenen Materialien, wurden die jährlichen Rücklagen für den Erneuerungsfonds innerhalb der Vertragsdauer mit dem Betrage von 1,214.000 K ermittelt.

## d) Abschreibungen für Wertverminderungen.

Abschreibungen haben bloß bei den Objekten einzutreten, deren seinerzeitige Einlösung der Gemeinde obliegt, da diese Ablösung zum Schätzwerte zu erfolgen hat. In diese Kategorie fällt der gesamte Wagenpark im veranschlagten Betrage von 19,352.270 K. Für die Wertverminderung werden 25% der Anschaffungskosten veranschlagt, wodurch eine Reduzierung des Ankaufswertes um rund 4,838.000 K eintritt.

Eine Wertverminderung bei den Gebäuden wurde nicht in Rechnung gestellt, da bei entsprechender Instandhaltung derselben eine Abschreibung umsoweniger gerechtfertigt wäre, weil der Wert der Gründe, auf welchen die Gebäude errichtet wurden, eine bedeutende Steigerung gewärtigen läßt.

Von den genannten Abschreibungen per 4,838.000 K berechnet sich die Jahresquote bei einer 4%igen Verzinsung und einer 22jährigen Tilgungsdauer mit rund 141.260 K.

#### e) Wohlfahrts-einrichtungen.

Auf Grund der kilometrischen Fahrleistungen und im Verhältnisse zur Zahl der bei anderen Straßenbahn-Unternehmungen beschäftigten Bediensteten wird nach dem Ausbaue des gesamten Netzes ein Stand von 6324 Bediensteten notwendig werden.

Nach dem Jahresberichte der Bau- und Betriebsgesellschaft für 1900 wurden für Wohlfahrts-einrichtungen pro Mann und Jahr 112 K 76 h geleistet, daher der künftige Aufwand pro Jahr mit der Summe von 713.094 K veranschlagt wurde.

#### f) Abgaben an die Gemeinde.

Bei einer Bruttoeinnahme von 24,000.000 K und einer der ausgebauten Anlage entsprechenden Streckenlänge von 165,36 km berechnet sich die Abgabe der Gemeinde mit 9,8% vom Bruttoertrage, das ist mit dem jährlichen Betrage von 2,352.000 K.

#### g) Steuern.

Die Erwerbsteuer samt Zuschlägen wird sich nach erfolgtem Ausbaue des Straßenbahnnetzes unter Zugrundelegung der im Vorstehenden ermittelten Einnahmen und der als Abzugsposten gültigen Belastungen, wie folgt, berechnen:

Bruttoeinnahmen aus den Fahrscheinen 24,000.000 K. Davon ab: 50% Betriebskosten 12,000.000 K, 9,8%ige Abgaben an die Gemeinde 2,352.000 K, Erneuerungsfonds 1,214.000 K, Abschreibungen 141.260 K, Wohlfahrts-einrichtungen 713.094 K, Zusammen ab 16,420.354 K. Mithin verbleibt zur Versteuerung 7,579.646 K.

Hierauf entfällt an Erwerbsteuer  $10,05\% = 761.790$  K, an Landeszuschlägen  $27\% = 205.683$  K, an Gemeindezuschlägen  $27\% = 205.683$  K, an Handelskammerbeitrag  $1\frac{1}{2}\% = 11.427$  K, an Gewerbeschulbeitrag  $\frac{1}{4}\% = 1.904$  K, an Gesamtsteuerleistung in Summe somit 1,186.487 K.

#### Rentabilitätsberechnung.

Damit sind alle auf die Rentabilität der Unternehmung wirkenden Einnahms- und Ausgabe-spotten erörtert und die Grundlagen für die Berechnung des voraussichtlichen Reingewinnes nach den Bestimmungen des Vertrages für die Zeit bis 31. Dezember 1925 geschaffen.

Von den Bruttoeinnahmen per 24,000.000 K kommen in Abzug: die Betriebsausgaben mit 12,000.000 K, die Dotierung des Amortisationsfonds mit 1,976.759 K, die Dotierung des Erneuerungsfonds mit 1,214.000 K, die Abschreibungen mit 141.260 K, die Wohlfahrts-einrichtungen mit 713.094 K, die Abgaben an die Gemeinde mit 2,352.000 K, die Steuern mit 1,186.500 K, zusammen daher ab 19,583.613 K.

Es verbleibt sonach ein reiner Betriebs-Überschuß im Betrage von 4,416.387 K, welcher, zu dem Zinsfuße von 4%, gerechnet, einem Kapitalbetrage von 110,409.700 K Nominale entspricht.

In dieser Summe sind selbstverständlich auch die Kosten für den Bau der vorläufig aufgeschobenen Linien inbegriffen.

Dies wäre denn auch der Wert des Unternehmens nach Maßgabe der Rentabilität innerhalb der Vertragsdauer (Ende 1925) und unter voller Bedachtnahme auf die hiebei stipulierten Vertragsleistungen.

Durch die Verstädtlichung würden der Gemeinde in erster Reihe die Steuern, insoweit selbe von der Unternehmung aus dem Titel des Erwerbes zu entrichten sind, erspart werden, weil erstere im Sinne der Konzessionsurkunde vom 24. März 1899 eine 25jährige Befreiung von den im Gesetze vom 31. Dezember 1894 im Artikel V lit. d angeführten Steuern genießt.

Die Steuerbefreiung tritt für die bereits bestandenen alten Tramwaylinien erst nach erfolgter Umwandlung in den elektrischen Betrieb ein, während für die neu zu bauenden Linien der Termin vom 24. März 1899 an zu rechnen ist. Der Ablauf der Steuerfreiheit kann daher für alle Linien im Mittel mit Ende des Jahres 1924 angenommen werden. In den Jahren 1902 und 1903 sind der Gemeinde seitens des Betriebsführers bloß Pauschalbeiträge zugesichert.

Die durch die Steuerbefreiung bedingte effektive Ersparung für die Gemeinde beträgt in Summe 1,186.500 K, abzüglich der Gemeindefzuschläge per 205.683 K, somit im verbleibenden Reste von 980.817 K per Jahr. Der Zeitwert aller dieser Steuern repräsentiert einen Kapitalbetrag von 13,660.000 K, den die Gemeinde infolge der Verstadtlung als eine reine Ersparung erzielt.

Weiters könnte die Gemeinde analog ihrem Anlehenprogramme auch statt der, der Rentabilitätsberechnung zu grunde gelegten Amortisation für die dem unentgeltlichen Heimfall unterliegenden Objekte eine solche von 90 Jahren substituieren, wodurch eine wesentliche Ersparung an der Tilgungsquote bis Ende 1925 eintreten würde, die sodann zur Verzinsung und Tilgung eines weiteren Teiles der Gesamtanleihe herangezogen werden könnte.

Für diesen Fall würde der vom 1. Jänner 1904 für den Betrag von 101.6 Mill. Kronen bei Aufrechthaltung der 4% Zinsen erwachsende Amortisationszuschuß per Jahr bloß 129.800 K betragen, so daß von der in der Rentabilitätsrechnung eingestellten Amortisationsquote per 1,976.759 K alljährlich bis Ende 1925 ein Betrag von 1,846.959 K für anderweitige Zwecke verfügbar bliebe.

Zuzüglich der Steuerersparung in der Höhe von 980.817 K wäre sonach vom 1. Jänner 1904 bis Ende Dezember 1924 ein Gesamtbetrag von 2,827.776 K für anderweitige Zwecke zu verwenden.

Mit diesem Betrage kann die 4%ige Verzinsung, sowie die Kapitalstilgung bei einer 90jährigen Amortisation für einen weiteren Teilbetrag von 68,000.000 K des Gesamtanlehens übernommen werden, so daß aus den voraussichtlichen Erträgen der Straßenbahnen nicht bloß die volle Verzinsung und Amortisation des für die Ablösung stipulierten Nominalbetrages von rund 107.5 Millionen Kronen, sondern auch, und zwar bis 1924 die Annuität für einen Betrag von Nominal 68 Millionen Kronen, in Summa daher der Zinsen- und Amortisationsdienst für den Gesamtbetrag von 175.5 Millionen Kronen gedeckt erscheint."

Der Referent glaubt, mit den vorstehenden Auseinandersetzungen in überzeugender Weise nachgewiesen zu haben, daß die Verstadtlung des Wiener Straßenbahnnetzes unter den oben erwähnten Bedingungen eine für die Gemeinde Wien nach allen Richtungen vorteilhafte Maßregel ist. Durch dieselbe wird das Verkehrsweisen in jener Hand vereinigt, welche einzig und allein berufen erscheint, dasselbe zu beherrschen. Es wird aber auch für die Zukunft eine reiche Quelle von Einnahmen eröffnet, durch welche wieder andere dringende Bedürfnisse der Großstadt befriedigt werden können. —

Gegen Ende des Berichtsjahres ereigneten sich beim Betriebe der städtischen Straßenbahnen zahlreiche Unglücksfälle durch Überfahren von Passanten. Es wurden in rascher Aufeinanderfolge mehrere Linien mit elektrischem Betriebe eröffnet, während die Bevölkerung an diese Art des Betriebes und die hierbei notwendige Aufmerksamkeit noch nicht gewöhnt war.

Wenn auch vielfach nicht verkannt wurde, daß dies die Hauptursache der Unglücksfälle war, so erhob sich doch die Forderung nach einer besseren Schutzvorrichtung. Zahlreiche Erfinder haben der Gemeinde und der Eisenbahnbehörde Projekte hierfür unterbreitet, ohne daß jedoch eines derselben größere Vorteile als der in Verwendung stehende Schutzrahmen geboten hätte.

## 2. Bau neuer und Umwandlung bestehender Straßenbahnlinien.

Das Bauprogramm der Bau- und Betriebsgesellschaft für das Berichtsjahr (vgl. Verwaltungsbericht für 1899) wurde nur zum Teile eingehalten, überdies war noch ein restlicher Teil des für das Jahr 1900 vertragsgemäß festgesetzten Bauprogrammes zur Ausführung zu bringen.

Die im Berichtsjahre fertigzustellenden Unterleitungstrecken wurden ausgebaut, konnten jedoch für den elektrischen Betrieb nicht durchaus eröffnet werden.

Der Bau der neuen mit Oberleitung ausgerüsteten Strecken, sowie der Umbau der Pferdebahnlinsen auf den elektrischen Betrieb mit Oberleitung wurde, insoweit keine technischen Hindernisse der Ausführung entgegen standen, durchgeführt.

Im Berichtsjahre wurde auf nachfolgenden Strecken der elektrische Betrieb aufgenommen:

1. Wiedner Hauptstraße von der Paulanerkirche durch die Maßleinsdorferstraße bis zur Reinprechtsdorferstraße, am 25. Februar (Länge 1·807 km).

2. Heugasse vom Schwarzenbergplatz nach dem Süd- und Staatsbahnhofe, am 4. März (Länge 1·626 km).

3. Laborstraße vom Nordwestbahnhofe durch die Nordbahn- und Jussstraße bis zur Engerthstraße, am 7. März (Länge 1·350 km).

4. Sechskrügel—Kochhaus—Sofienbrückengasse bis zur Sofienbrücke, am 11. März (Länge 0·651 km).

5. Hansengasse von der Bellariastraße über den Schmerlingplatz durch die Lerchenfelderstraße bis zur Kaiserstraße, am 20. Mai (Länge 1·633 km).

6. Verlängerte Lerchenfelderstraße von der Kaiserstraße durch die Thaliastraße bis zur Montleartstraße, am 20. Mai (Länge 2·578 km).

7. Landstraße Hauptstraße vom Stubenring bis zur Sofienbrückengasse und von Sofienbrückengasse bis Rennweg, am 3. Juli (Länge 3·367 km).

8. Erdbergerstraße, beziehungsweise Sofienbrückengasse von der Landstraße Hauptstraße bis zur Schlachthausgasse, am 3. Juli (Länge 1·590 km).

9. Simmeringer Hauptstraße von Landstraße Hauptstraße bis zur ehemaligen Remise Simmering I, am 3. Juli (Länge 1·040 km).

10. Babenbergerstraße von der Ringstraße durch die Mariahilferstraße bis zur Remise Rudolfsheim, am 18. Juli (Länge 3·700 km).

11. Winkelmanntstraße von der Mariahilferstraße bis zum Betriebsbahnhof Wienzeile, am 18. Juli (Länge 0·485 km).

12. Universitätsstraße vom Schottenring durch die Alserstraße, Kinderhospitalgasse, über den Zimmermannplatz, durch die Förgerstraße, Hernalser Hauptstraße (mit Ausnahme der unter P.-Nr. 25 angeführten Teilstrecke), am 8. August (Länge 2·877 km).

13. Alserstraße von der Feldgasse durch die Ottakringerstraße, Rosensteingasse, beziehungsweise Taubergasse bis zur Hernalser Hauptstraße, am 8. August (Länge 2·193 km).

14. Feßtgasse von der Ottakringerstraße bis zur Thaliastraße, am 8. August (Länge 0·326 km).

15. Burggasse von der Bellariastraße bis zur Kaiserstraße, am 24. September (Länge 1·480 km).

16. Stadiongasse vom Franzensring durch die Josefstädterstraße bis zur Stadtbahnhaltestelle „Josefstädterstraße“, am 24. September (Länge 1·676 km).

17. Bellariastraße vom Burgring durch die Breitegasse, Siebensterngasse und Stiftgasse bis zur Mariahilferstraße, am 27. September (Länge 1·045 km).

18. Rennweg vom Schwarzenbergplatz durch die Simmeringer Hauptstraße bis zum Zentralfriedhof (mit Ausnahme der unter P.-Nr. 9 angeführten Teilstrecke), am 16. Oktober (Länge 6·529 km).

19. Belvederegasse von der Heugasse durch die Rainer-, Blechturm-, Ziegelofengasse auf den Margaretenplatz, am 21. Oktober (Länge 1·998 km).

20. Gutzgasse von der Stadtbahnstation „Gersthof“ durch die Gersthoferstraße bis zur n.-ö. Findelanstalt, am 11. September (Länge 0·960 km).

21. Getreidemarkt von der Friedrichstraße über die Museumstraße, durch die Muerzbergstraße bis zur Josefstädterstraße, am 16. November (Länge 1·280 km).

22. Landesgerichtsstraße von der Josefstädterstraße durch die Garnisongasse, Schwarzspanierstraße bis zur Währingerstraße, am 16. November (Länge 1·015 km).

23. Praterstraße von der Aspernbrücke bis zum Praterstern, am 23. November (Länge 0·886 km).

24. Ausstellungsstraße vom Praterstern bis zur Abzweigung nach dem Südportal der Rotunde, am 23. November (Länge 1·216 km).

25. Hernalscher Hauptstraße von der Remise Hernals durch die Dornbacherstraße bis zur Bollbadgasse, am 10. Dezember (Länge 1·670 km).

26. Untere Augartenstraße und Obere Augartenstraße vom Franz-Josefs-Kai bis zur Taborstraße, am 11. Dezember (Länge 1·429 km).

27. Kaiser-Josefstraße vom Praterstern bis zur Taborstraße, am 11. Dezember (Länge 0·773 km).

28. Mariahilferstraße von der Remise Rudolfsheim durch die Penzingerstraße, die vierfache Hofallee, Habitzgasse, Hiezingner Hauptstraße bis zur Station „Neue Welt“ der Dampftramway nach Ober-St. Veit und Mödling, am 12. Dezember (Länge 1·905 km).

29. Ringstraße von der Wollzeile bis zur Stadiongasse, am 14. Dezember (Länge 2·204 km).

30. Wallfischgasse von der Kärntnerstraße durch die Schwarzenbergstraße bis zum Schwarzenbergplatz, am 14. Dezember (Länge 0·400 km).

31. Laxenburgerstraße vom Wiednergürtel bis zur Trostgasse, am 26. Dezember (Länge 1·947 km).

Die Straßenbahnlinie durch die Viriotgasse, welche im Bau- und Betriebsvertrage nicht vorgesehen war, wurde aus Betriebsrücksichten zur Verbindung der Linie durch die Spittelauergasse mit der Rusp dorferstraße in den Bauvertrag aufgenommen. Sie wurde zwar fertiggestellt, aber noch nicht eröffnet. Desgleichen wurde noch die Teilstrecke Festgasse von der Ottakringerstraße bis zur Thaliastraße aus Betriebsrücksichten ausgebaut, obwohl sie vertragsmäßig erst mit der Linie durch die Panikengasse nach dem Jahre 1903 auszubauen gewesen wäre. Sie wurde am 8. August in Benützung genommen und hat eine Länge von 0·403 km.

Demnach ergibt sich eine Gesamtstreckenlänge der im Berichtsjahre für den elektrischen Betrieb eröffneten Strecken von 54·039 km.

Kleine Änderungen in den Geleiseanlagen, wie Einbauung von Stoß- und Ausweichgeleisen wurden an mehreren Stellen teils provisorisch, teils definitiv durchgeführt. Insbesondere seien die provisorischen Oberleitungsanlagen am Schottenring bei der Einmündung der Universitäts- und Währingerstraße, Eschenbachgasse und am Schwarzenbergplatz hervorgehoben.

### 3. Streckenausrüstung.

In der Streckenausrüstung ergaben sich keine wesentlichen Änderungen. Hervorzuheben wäre nur die auf einzelnen Strecken der nördlichen Gürtellinie, der Währinger und Hernalscher Hauptstraße vorgenommene probeweise Verwendung der Schienenstoßverbindung „System Fall“. Ein bleibender Erfolg konnte jedoch im Berichtsjahre noch nicht konstatiert werden.

Infolge des häufigen unbefugten Aufreißen der Streckenausshalterkästchen wurden dieselben mit Plomben versehen.

Vom k. k. Eisenbahnministerium wurde die Detailzeichnung für Kabelkasten zum Anschlusse der Speisefabel an die Unterleitungsschienen der städtischen Straßenbahnen mit Unterleitung genehmigt.

#### 4. Lieferung des elektrischen Stromes.

Der Strombedarf für die bereits elektrisch betriebenen Linien wurde auch in diesem Jahre durch die Allgemeine Österreichische Elektrizitäts-Gesellschaft gedeckt.

Infolge der Ausdehnung des elektrischen Betriebes mußte auf Kosten der Bau- und Betriebsgesellschaft in der Remise Simmering I eine Umformeranlage für die bereits elektrisch betriebenen Strecken im III. und XI. Bezirke errichtet werden. Es gelangten zwei Umformersätze zur Aufstellung, von denen jeder aus einem statischen Transformator für 600 Kilowatt Leistung bei induktionsfreier Belastung, einem Reguliertransformator und einem rotierenden Umformer (Konverter) für eine mittlere Leistung von 550 Kilowatt besteht.

Dieser Umformerstelle wird Drehstrom von 5000 Volt Spannung zugeführt. Die statischen Transformatoren erniedrigen diese Spannung auf zirka 400 Volt. In den rotierenden Umformern wird sodann der niederge-spannte Drehstrom in Gleichstrom von 525 Volt umgewandelt und den Speisepunkten der Bahn zugeführt. Die Reguliertransformatoren dienen zur genauen Einstellung der Spannung je nach der Belastung.

Diese Anlage wurde vom Stadtrate mit Beschluß vom 28. März unter der Bedingung genehmigt, daß der Betrieb der Umformeranlage am 31. Dezember 1901 eingestellt und die Anlage selbst binnen 4 Monaten von dem genannten Tage an gerechnet, samt ihrem Zugehör beseitigt werde. Diese Bedingung wurde in den mit dem Erlasse des k. k. Eisenbahnministeriums vom 18. April 1901, Z. 16.192, erteilten Baukonsens aufgenommen. Die Bau- und Betriebsgesellschaft brachte hingegen eine Beschwerde beim k. k. Verwaltungsgerichtshofe ein.

#### 5. Bauten in Betriebsbahnhöfen.

Im Berichtsjahre wurden nachstehende Bauten in Betriebsbahnhöfen in Angriff genommen oder fertiggestellt:

1. Die Hochbauten des Betriebsbahnhofes Erdberg wurden fertiggestellt.
2. In Ottakring wurde in der Maroltingergasse ein Betriebsbahnhof fertiggestellt.
3. Der Betriebsbahnhof Wien-Kai wurde fertiggestellt und der Benützung übergeben.
4. Die rechtsseitige Wagenhalle des Betriebsbahnhofes Rudolfsheim wurde rekonstruiert.
5. Im Betriebsbahnhofe Favoriten wurde eine Wagenhalle rekonstruiert und mit Anbauten versehen.
6. Mit dem Bau des Betriebsbahnhofes Grinzing wurde begonnen.
7. Im Betriebsbahnhofe Währing wurde eine neue Halle an Stelle eines hölzernen Stalles erbaut.

Ferner erlossen nachstehende baubehördliche Bewilligungen:

- a) Im Betriebsbahnhofe Simmering II wurde der Benützungskonsens für 2 eiserne und 3 hölzerne Wagenhallen, die bereits im Vorjahre fertiggestellt waren, erteilt.
- b) Das Projekt für die Adaptierung eines Stallgebäudes in der Remise Simmering I zu der oben erwähnten Umformerstation wurde vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigt und der Baukonsens erteilt.
- c) Das Projekt für die Adaptierung der Pferdeunterstandshalle in der Babenbergerstraße für ein Magazin des Kabelbureaus wurde vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigt.

### 6. Betriebsmittel.

Im Berichtsjahre wurden von der Eisenbahnbehörde 340 Motorwagen mit freien Lenkachsen und 47 Drehgestellwagen erprobt und in Verkehr gesetzt. Die Type D der zweiachsigen Motorwagen wurde mit Stadtratsbeschluß vom 9. Mai genehmigt. An den bereits genehmigten Wagentypen wurden keine wesentlichen Änderungen vorgenommen. Zur Feststellung der Bremskurbel wurden probeweise Lederschleifen statt der in Verwendung stehenden Sperrkette eingeführt.

### 7. Haltestellen und Wartehallen.

Außer den neuen Haltestellen der im Berichtsjahre eröffneten Linien wurden auf den alten Linien einige Haltestellen errichtet, andere aufgelassen oder ihrer Lage nach verschoben.

1. Die Haltestelle „Kolonikplatz“ wurde aufgelassen; dafür wurden Haltestellen auf dem Madetzkyplatze und bei der Krieglergasse errichtet.

2. Die Haltestelle „Blütengasse“ wurde zur Regalgasse verschoben.

3. Auf dem Althanplatze wurde für die Fahrtrichtung gegen die Wallensteinstraße eine Haltestelle zwischen den Häusern 6 und 7 errichtet.

4. In der Heugasse wurde bei der Weyringergasse eine neue Haltestelle für beide Fahrtrichtungen errichtet.

5. In der Alserstraße wurde bei der Einmündung der Hebra- und Albertgasse eine neue Haltestelle errichtet.

6. Die Haltestelle „Valeriestraße“ wurde aufgelassen; dafür wurden Haltestellen bei der Pratergürtelstraße und Schüttelstraße errichtet.

Bei der Einmündung der Skodagasse in die Alserstraße und bei der Einmündung der Rajumofskygasse in die Landstraße Hauptstraße wurden neue Wartehallen errichtet. Außerdem wurde an der Kreuzung der Schönbrunnerstraße und Meidlinger Hauptstraße eine Wartehalle projektiert.

### 8. Fahrpläne.

Am 4. Jänner genehmigte der Gemeinderat die von der Bau- und Betriebsgesellschaft vorgelegten Winterfahrpläne für die mit elektrischem Betriebe neu zu eröffnenden Linien: Taborstraße—Innstraße, Rajumofskygasse—Sechstrügelgasse, beziehungsweise Sophienbrückengasse—Rochusgasse und Schwarzenbergplatz—Heugasse—Südbahnhof mit folgenden Änderungen, beziehungsweise Bemerkungen:

a) Der Verkehr von der Taborstraße zur Engerthstraße hat um 6 Uhr früh zu beginnen.

b) Der letzte Wagen der Linie Südbahnhof—Heugasse—Schwarzenbergplatz hat nicht vor 11 Uhr 30 Minuten nachts vom Südbahnhofe als der äußeren Endstation der Linie abzugehen.

c) Als äußere Endstation der Linie Rajumofskygasse—Sechstrügelgasse, beziehungsweise Sophienbrückengasse—Rochusgasse für die nach dem vorgelegten Fahrplan instradierten Motorzüge hat die „Prater Hauptallee“ zu gelten.

d) Diese Fahrpläne haben nur bis 15. April 1901 Gültigkeit, so daß bis zu diesem Zeitpunkt ein neuer Fahrplan genehmigt sein muß.“

Am 30. April genehmigte der Gemeinderat den auf der folgenden Tabelle 1 abgedruckten Sommerfahrplan der elektrisch betriebenen Straßenbahnlinien mit folgenden Bemerkungen und Abänderungen:

1. Die im Fahrpläne unter Post 1 und 10 angeführten Strecken „Bahnhof Vorgartenstraße—Mariahilferlinie“ und „Gellertplatz—Mariahilferlinie“ sind als einheitliche Linien so zu betreiben, daß von jeder der beiden äußeren Endstationen von spätestens 5 Uhr 30 Minuten bis 7 Uhr früh und von 10 Uhr 30 Minuten bis frühestens 12 Uhr nachts alle 10 Minuten, von 7 Uhr früh bis 10 Uhr 30 Minuten nachts alle 5 Minuten ein Motorzug abgelassen wird, welcher die ganze einheitliche Linie zu durchfahren hat.

# 1. Sommer-Fahrplan für die elektrisch betriebenen Linien.

Gültig an Werktagen vom 1. Mai bis 15. Oktober 1901.

Post-Nr.	Strecke	Abgang des ersten Wagens		Die Wagen verkehren von			Außerdem verkehren auf derselben Linie die Wagen der Post-Nr.	Die Wagen verkehren über diese Linie bis:	Abgang des letzten Wagens		Abgang des letzten Wagens vom Ring oder Kai
		von	um Uhr	Beginn bis 7 <sup>00</sup>	7 <sup>00</sup> bis 10 <sup>30</sup>	10 <sup>30</sup> bis Schluß			in Zwischenräumen von Minuten	von	
											Uhr
1	Bhf. Vorgartenstraße—Wallensteinstraße—Kaiserstraße—Mariahilferstraße	Bahnhof	5 <sup>00</sup>	12,0	6,7	12,0		teilweise bis Gellertplatz	Bahnhof	12 <sup>00</sup>	
2	Engerthstraße—Jnnstr.—Nordwestbahnhof.	Vorgartenstr.	6 <sup>00</sup>	15,0	10,0	15,0	10	Ferdinandsbrücke	Engerthstraße	12 <sup>00</sup>	12 <sup>19</sup>
3	Nordwestbahnhof — Laborstraße — Ferdinandsbrücke	Nordwestbahn	5 <sup>42</sup> <sup>1)</sup>	15,0	10,0	15,0	2		Nordwestbahn	12 <sup>08</sup>	12 <sup>19</sup>
4	Spittelauergasse—Franz Josefs-Bahn	Biriottgasse	5 <sup>47</sup>	20,0	10,0	20,0		Wipplingerstraße	Biriottgasse	12 <sup>00</sup>	11 <sup>38</sup>
5	Franz Josefs-Bahn — Porzellangasse—Wipplingerstraße	Franz Josefs-Bahn	5 <sup>30</sup>	20,0	10,0	20,0	4		Franz Josefs-Bahn	12 <sup>03</sup>	12 <sup>16</sup>
6	Stadtbahn Gumpendorferstr.—Eichenbachg.	Stadtbahn	5 <sup>30</sup>	10,0	5,0	10,0			Stadtbahn	12 <sup>00</sup>	12 <sup>22</sup>
7	Bhf. Favoriten—Makleinsdorf—Wiedner Hauptstraße—Kärntnerstraße	Bahnhof Favoriten	6 <sup>00</sup>	10,0	5,0	10,0	11, 12 <sup>2)</sup>		Bahnhof Favdriten	12 <sup>00</sup>	12 <sup>27</sup>
8	Bhf. Favoriten — Fasangasse — Ungargasse — Wollzeile	"	5 <sup>30</sup>	20,0	10,0	20,0	9, 11 <sup>3)</sup>	Ferdinandsbrücke	"	12 <sup>00</sup>	12 <sup>45</sup>
9	Bhf. Favoriten — Fasangasse — Ungargasse — Hintere Zollamtsstraße — Aspernbrücke	"	5 <sup>40</sup>	20,0	10,0	20,0	8, 11 <sup>3)</sup>		"	11 <sup>50</sup>	12 <sup>31</sup>
10	Gellertplatz — Reinprechtsdorferstraße — Mariahilferstraße	"	5 <sup>06</sup>	12,0	6,7	12,0	1	teilweise bis Bhf. Vorgartenstr.	Gellertplatz	12 <sup>00</sup>	
11	Altes Landgut — Favoritenstr. — Kärntnerstr.	Altes Landgut	6 <sup>00</sup>	10,0	5,0	10,0	7, 8, 9, 12 <sup>4)</sup>		Altes Landgut	12 <sup>00</sup>	12 <sup>29</sup>
12	Südbahnhof — Favoritenstr. — Kärntnerstr.	Südbahnhof	5 <sup>30</sup>	10,0	10,0	10,0	7, 11 <sup>5)</sup>		Südbahnhof	12 <sup>00</sup>	12 <sup>20</sup>
13	Südbahnhof — Heugasse — Schwarzenbergpl.	"	5 <sup>30</sup>	10,0	5,0	10,0			"	12 <sup>00</sup>	12 <sup>16</sup>
14	Margaretenplatz — Alferstraße (Bezirkslinie)	Margaretenpl.	6 <sup>00</sup>	10,0	5,0	10,0			"	12 <sup>00</sup>	
15	Rasumofskygasse — Sechskrügelg. — Prater Hauptallee — Sofienbrücke — Rochusgasse bis Viadukt am Rennweg	Hauptallee	6 <sup>00</sup>	15,0	10,0	15,0	16 <sup>6)</sup>		Hauptallee	12 <sup>00</sup>	
16	Prater Hauptallee — Löwengasse — Aspernbrücke	"	6 <sup>00</sup>	15,0	5,0	15,0	15 <sup>6)</sup>	Ring rund links u. rechts	"	12 <sup>00</sup>	12 <sup>51</sup>

<sup>1)</sup> Eine frühere Aufnahme des Verkehrs überflüssig, da bei der Ferdinandsbrücke erst um diese Zeit ein weiterer Anschluß erreicht wird. — <sup>2)</sup> Nur zwischen Paulanerkirche und Kärntnerstraße. — <sup>3)</sup> Verstärkung durch Wagen der Post 9 nur zwischen Bhf. Favoriten und Invalidenhaus, durch Wagen der Post 11 zwischen Keplerplatz und Südbahn-Viadukt. — <sup>4)</sup> Verstärkung des Verkehrs durch Wagen der Post 8 und 9 nur zwischen Keplerplatz und Südbahn-Viadukt, durch Wagen der Post 12 zwischen Südbahn-Viadukt und Kärntnerstraße, durch Wagen der Post 7 zwischen Paulanerkirche und Kärntnerstraße. — <sup>5)</sup> Verstärkung des Verkehrs durch Wagen der Post 11 nur zwischen Südbahn-Viadukt und Kärntnerstraße, durch Wagen der Post 7 zwischen Paulanerkirche und Kärntnerstraße. — <sup>6)</sup> Nur zwischen Prater Hauptallee und Rasumofskygasse.

## 2. Sommer-Fahrplan für Pferdebetrieb.

Gültig an Werktagen von 1. Mai bis 15. Oktober 1901.

Post-Nr.	S t r e c k e	Abgang des ersten Wagens		Die Wagen verkehren von			Außerdem verkehren auf derselben Linie die Wagen der Post-Nr.	Die Wagen verkehren über diese Linie bis:	Abgang des letzten Wagens		Abgang des letzten Wagens vom Ring oder Kai
		von	um Uhr	Beginn	7 <sup>00</sup> bis	10 <sup>30</sup> bis			von	um	
				bis 7 <sup>00</sup>	10 <sup>30</sup>	Schluß					Uhr
1	Bäder bezw. Prater Remise I—(Aspernbrücke)	Bhf. Prater	4-54	7.5	5.0	.	5, 7, 8	einerseits Thaliastraße andererseits Bhf. Währing	Bhf. Prater	10-39	12-36
2	Praterstern—Kaiser Joseffstraße—Augartenbrücke	Praterstraße	6-00	10.0	5.0	10.0	.	Burggasse	Praterstern <sup>2)</sup>	12-00	12-31
3	Zögernitz—Versorgungshaus—Schottentor	Zögernitz	6-00	10.0	7.5	10.0	15	teilweise bis Meidling	Zögernitz <sup>3)</sup>	12-00	12-37
4	Gersthof—Währingerstraße—Schottentor	Gersthof	6-00	15.0	10.0	10.0	18	Landstraße St. Mary	Gersthof <sup>4)</sup>	12-00	12-38
5	Bahnhof Währing Kreuzgasse—Schottentor	Bhf. Währing	6-00	15.0	10.0	10.0	1	Praterstern	Bhf. Währing <sup>5)</sup>	12-00	12-38
6	Dornbach—Bahnhof Hernalis	Dornbach	6-00	7.5	7.5	7.5	.	Schottentor	Dornbach	12-00	12-39
7	Bahnhof Hernalis—Jörgerstraße—Schottentor	Bhf. Hernalis	6-00	6.0	5.0	10.0	.	teilweise bis Lagerhaus teilweise bis Praterstern teilweise bis Bhf. Prater	Bhf. Hernalis <sup>6)</sup>	12-11	12-39
8	Bahnhof Hernalis—Ottafringerstraße—Schottentor	"	6-00	5.0	5.0	10.0	.	"	" <sup>7)</sup>	12-06	12-38
9	Josefstädterstraße—Stadiongasse	Josefstadt	6-00	10.0	5.0	10.0	.	"	Josefstadt	12-00	11-43
10	Thaliastraße—Verchensfelderstraße—Bellaria	Thaliastraße	6-00	15.0	10.0	10.0	1	teilweise bis Bhf. Prater	Thaliastr. <sup>8)</sup>	12-00	11-24
11	Burggasse—Bellaria	Burggasse	6-00	10.0	5.0	10.0	.	Praterstern	Burggasse	12-00	11-42
12	Hiezingnerhof—Bahnhof Rudolfsheim	Hiezingnerhof	6-00	7.5	5.0	10.0	.	Ring rund links und rechts	Hiezingnerhof <sup>9)</sup>	12-00	12-18
13	Bahnhof Rudolfsheim—Mariahilferstraße—Bellaria	Bahnhof Rudolfsheim	6-00	7.5	5.0	10.0	14 <sup>10)</sup>	teilw. Ring rund links	Bahnhof Rudolfsheim <sup>11)</sup>	12-05	12-37
14	Bhf. Rudolfsheim—Mariahilferstraße—Babenbergerstr.	"	6-00	7.5	5.0	10.0	13 <sup>12)</sup>	teilw. Ring rund rechts	" <sup>13)</sup>	12-15	12-45
15	Bhf. Rudolfsheim—Zenogasse—Schönbrunnerstraße—Kärntnerstraße	"	6-00	8.8	7.5	10.0	3	teilweise bis Döbling	" <sup>14)</sup>	12-00	12-43
16	Zentralfriedhof—Bahnhof Simmering II	Zentralfriedhof	6-00	15.0	10.0	.	.	Schwarzenbergplatz	Zentralfriedhof	8-00	8-56
17	Bhf. Simmering II—Kennweg—Schwarzenbergplatz	Bahnhof Simmering II	6-00	7.5	5.0	10.0	16 <sup>15)</sup>	Ring rund links und rechts <sup>16)</sup>	Bahnhof Simmering II	12-00	12-42
18	St. Mary—Landstraße—Wollzeile	St. Mary	6-00	15.0	10.0	10.0	4	Gersthof	St. Mary <sup>17)</sup>	12-00	12-30
19	Erdberg—Erdbergerstraße—Wollzeile	Erdberg	6-00	10.0	5.0	10.0	.	.	Erdberg	12-00	11-54
20	Schwarzenbergplatz—Ring—Kai—Schwarzenbergplatz	Schwarzenbergplatz	6-00	7.5	5.0	5.0	1-5	Bhf. Simmering II	Schwarzenbergplatz	11-25	.
21	Bellaria—Ring—Kai—Babenbergerstraße	Bellaria	6-23	15.0	10.0	10.0	7, 8,	Hiezingnerhof	Bellaria	11-28	.
22	Babenbergerstraße—Ring—Kai—Bellaria	Babenbergerstr.	6-00	15.0	10.0	10.0	15, 18 <sup>18)</sup>	"	Babenbergerstr.	11-43	.

<sup>1)</sup> Bäderverkehr nur während der Zeit, in der das städtische Bad offen, aufrechterhalten. — <sup>2)</sup> Von 11-13 bis 12-00 Verkehr nur mehr bis Schottentor. — <sup>3)</sup> Von 11-25 bis 12-00 Verkehr nur mehr bis Schottentor. — <sup>4)</sup> Von 11-24 bis 12-00 Verkehr nur mehr bis Schottentor. — <sup>5)</sup> Von 11-01 bis 12-00 Verkehr nur mehr bis Schottentor. — <sup>6)</sup> Von 11-01 bis 12-11 Verkehr nur mehr bis Schottentor. — <sup>7)</sup> Von 10-27 bis 12-00 Verkehr nur mehr bis Schottentor. — <sup>8)</sup> Von 11-23 bis 12-00 Verkehr nur mehr bis Bellaria. — <sup>9)</sup> Von 10-46 bis 12-00 Verkehr nur mehr bis Bellaria, von 11-03 bis 12-00 Verkehr nur bis Babenbergerstraße. — <sup>10)</sup> Nur zwischen Rudolfsheim und Stiftskirche. — <sup>11)</sup> Von 10-46 bis 12-00 Verkehr nur mehr bis Bellaria. — <sup>12)</sup> Nur zwischen Rudolfsheim und Stiftskirche. — <sup>13)</sup> Von 11-23 bis 12-15 Verkehr nur mehr bis Babenbergerstraße. — <sup>14)</sup> Von 11-24 bis 12-00 Verkehr nur mehr bis Kärntnerstraße. — <sup>15)</sup> Nur bis 8-14. — <sup>16)</sup> Von 10-42 bis 12-00 Verkehr nur mehr bis Schwarzenbergplatz. — <sup>17)</sup> Von 11-23 bis 12-00 Verkehr nur mehr bis Wollzeile. — <sup>18)</sup> Verstärkungen des Verkehrs durch Wagen der angeführten Post-Nr. nur an teilweisen Strecken des Ring oder Kai.

2. Die ersten Wagen auf der Strecke 3 „Nordwestbahnhof—Ferdinandsbrücke“ haben um 5 Uhr 30 Minuten morgens vom Nordwestbahnhofs abzugehen und ist nach Zulassung des elektrischen Verkehrs über die Ferdinandsbrücke die inzwischen unterbrochene einheitliche Instradierung auf den Strecken „Engerthstraße—Nordwestbahnhof—Ferdinandsbrücke“ und „Bahnhof Favoriten—Fasangasse—Ungargasse—Wollzeile“, beziehungsweise „Hintere Zollamtsstraße—Aspernbrücke—Ferdinandsbrücke“ wieder einzurichten.

3. Die im Fahrplane unter Post 4 und 5 angeführten Strecken: „Spittelauergasse—Franz Josefsbahn“ und „Franz Josefsbahn—Porzellangasse—Wipplingerstraße“ sind als einheitliche Linie so zu betreiben, daß die Wagen nur die Aufschrift „Spittelauergasse—Franz Josefsbahn“ führen, und daß jeder von der Endstation Viriotgasse von spätestens 5 Uhr 47 Minuten bis 7 Uhr früh und von 10 Uhr 30 Minuten bis Schluß, das ist 12 Uhr nachts alle 10 Minuten, von 7 Uhr früh bis 10 Uhr nachts alle 5 Minuten ein Motorwagen abgelassen wird, welcher die ganze einheitliche Strecke zu durchfahren hat.

4. Auf der Strecke Post Nr. 16 „Prater Hauptallee—Löwengasse—Aspernbrücke—Ring—Kai“, beziehungsweise „Kai—Ring und zurück zur Prater Hauptallee“ ist das Intervall vom Betriebsbeginne bis 7 Uhr früh und von 10 Uhr 30 Minuten bis 12 Uhr nachts von 15 auf 10 Minuten herabzusetzen.

5. Von allen elektrisch betriebenen Radiallinien ist, insolange nicht direkte Wagen auf die Ring—Kai-Linie nach beiden Richtungen verkehren, das Durchfahren zweier Teilstrecken, wovon die eine auf der Ring—Kai-Linie gelegen ist, trotz des Umsteigens auf oder von der Radiallinie um 10 h zu gestatten.

6. Die Gemeinde Wien behält sich vor, bei der Eröffnung des elektrischen Betriebes auf weiteren Linien Abänderungen in dem oben genehmigten Fahrplane zu verlangen.

Diesbezügliche Anträge der Gesellschaft sind einen Monat vor der beabsichtigten Eröffnung des elektrischen Betriebes der Gemeinde vorzulegen.

Mit demselben Beschlusse genehmigte der Gemeinderat den auf der zweiten Tabelle abgedruckten Sommer-Fahrplan für die mit Pferden betriebenen städtischen Straßenbahnlinien mit folgenden Bemerkungen und Abänderungen:

1. Die im Fahrplane auf der Strecke 1 „Bäder—Aspernbrücke“ vorgesehenen Wagen haben alternierend über den Kai zum Bahnhofs Währing und über den Ring via Bellariastraße in die Thaliastraße zu verkehren. Die letzten Wagen sind von der Praterremise als der äußeren Endstation auf diese beiden Routen nicht vor 12 Uhr nachts abzulassen und haben die ganze Route zu durchfahren.

2. Die Wagen der Strecke 2 „Praterstern—Augartenbrücke“, welche mit der Strecke 11 „Burggasse—Bellaria“ als einheitliche Linie über den Schotten- und Franzensring zu betreiben ist, haben bis zu dem nicht vor 12 Uhr nachts von der Endstation Praterstern abgehenden letzten Wagen sämtlich die ganze Route zu durchfahren.

3. Die Strecke 3 „Bögernitz—Schottentor“ ist mit der Strecke 15 „Bahnhof Rudolfsheim—Schönbrunnerstraße—Kärntnerstraße“ als einheitliche Linie so zu betreiben, daß von jeder der beiden Endstationen von 6 Uhr früh bis 12 Uhr nachts Wagen abgehen, welche die ganze Route „Bögernitz—Schottentor—Ring—Kärntnerstraße—Bahnhof Rudolfsheim“ und umgekehrt zu durchfahren haben.

Das Wagenintervall darf auf dieser Route vom Betriebsbeginne bis 7 Uhr früh und von 10 Uhr 30 Minuten nachts bis Betriebschluß nicht mehr als 10 Minuten, von 7 Uhr früh bis 10 Uhr 30 Minuten nachts nicht mehr als 5 Minuten betragen.

Sobald der Stand der Bauarbeiten bei der Kärntnerstraße den Übergang direkter Wagen von der Strecke 15 auf den Kärntnerring gestattet, haben die Wagen dieser Route alternierend über den Kai und über den Ring zu verkehren.

4. Sämtliche im Fahrplane für die Strecke 4 „Gersthof—Währingerstraße—Schottentor“ vorgesehenen Wagen haben via Kai über die Strecke 18 „Wollzeile—St. Marx“ nach St. Marx zu verkehren; auch die zwischen 10 Uhr 36 Minuten bis frühestens 12 Uhr nachts von der Endstation Gersthof abzulassenden Wagen.

5. Sämtliche für die Strecke 5 „Bahnhof Währing—Schottentor“ im Fahrplane vorgesehenen Wagen haben über den Franzensring zur Strecke „Aspernbrücke—Praterremise“, beziehungsweise

„Bäder“ zu verkehren, und haben auch die von 10 Uhr 30 Minuten bis frühestens 12 Uhr nachts vom Bahnhofe Währing abzulassenden Wagen diese ganze Route zu durchfahren.

6. Die Wagen der Strecke 6 „Dornbach—Bahnhof Hernals“ sind alternierend über die Ottakringerstraße und über die Jörgerstraße mindestens bis zum Schottentor zu leiten. In der Zeit von 2 Uhr nachmittags bis 10 Uhr 30 Minuten nachts ist das Wagenintervall auf höchstens 5 Minuten zu verringern.

Die in der Strecke 7 „Bahnhof Hernals—Jörgerstraße—Schottentor“ im Fahrplane vorgesehenen Wagen haben über den Kai durch die Praterstraße sämtlich bis zum Lagerhause zu verkehren.

Die auf der Strecke 8 „Bahnhof Hernals—Ottakringerstraße—Schottentor“ im Fahrplane vorgesehenen Wagen haben sämtlich über den Franzensring durch die Praterstraße zu verkehren und haben auch die auf diesen beiden Strecken von 10 Uhr 30 Minuten bis frühestens 12 Uhr nachts vom Bahnhofe Hernals abzulassenden Wagen die ganze Route zu durchfahren. Die Wagen haben auf der Strecke 6, das ist „Dornbach—Bahnhof Hernals“ in der Zeit zwischen 2 Uhr nachmittags und 10 Uhr 30 Minuten nachts in Intervallen von höchstens 5 Minuten zu verkehren.

7. Insofern infolge der Bauarbeiten am Ring und an den Einmündungskurven die Strecken 9 „Josefstädterstraße—Stadiongasse“ und 19 „Erdberg—Wollzeile“ nicht als einheitliche Linien durch direkte, alternierend über den Ring und über den Kai verkehrende Wagen betrieben werden können, sind von einer dieser beiden Strecken direkte Wagen alternierend über den Kai und Ring, beziehungsweise über den Ring und Kai zu instradieren und die hiezu erforderlichen Vorkehrungen an den Geleisen spätestens bis 15. Mai durchzuführen, bis zu welchem Tage die Gesellschaft die Wahl der Strecke, von welcher diese direkten Wagen instradiert werden, der Gemeinde mitzuteilen hat.

Auf derjenigen der beiden genannten Strecken, von welcher diese Instradierung direkter Wagen nicht stattfinden soll, ist das Durchfahren zweier Teilstrecken, wovon die eine auf der Ring—Kai-Linie liegt, nach beiden Richtungen des Ringes trotz des zeitweiligen Umsteigens auf oder von der Radiallinie um 10 h zu gestatten.

8. Alle im Fahrplane für die Strecke 10 „Thaliastraße—Bellaria“ vorgesehenen Wagen haben via Schottenring—Kai—Aspernbrücke wenigstens bis zum Praterstern zu verkehren, und haben auch die von 10 Uhr 30 Minuten bis frühestens 12 Uhr nachts von der Endstation in der Thaliastraße abzulassenden Wagen diese ganze Route zu durchfahren. Der Betrieb hat von der Endstation Thaliastraße aus mit Rücksicht auf die Arbeiterbevölkerung des XVI. Bezirkes in Gemäßheit des § 13 des Bau- und Betriebsvertrages spätestens um 5 Uhr 30 Minuten morgens zu beginnen. Von 7 Uhr bis 10 Uhr hat auf der Strecke „Thaliastraße—Bellaria“ ein 5 Minutenverkehr stattzufinden.

9. Von der Endstation Hiezingnerhof der Strecke 12 „Hiezingnerhof—Rudolfsheim“ sind die ersten Wagen mit Rücksicht auf den Verkehr zum Westbahnhofe nicht nach 5 Uhr 30 Minuten früh abzulassen und haben alle bis zu dem nicht vor 12 Uhr nachts von der Endstation Hiezingnerhof abzulassenden Wagen die ganze Route „Ring rund links, beziehungsweise rechts“ zurückzulegen. Die über den Ring nach links verkehrenden Wagen sind über die Bellaria zu leiten, insofern dies nicht zeitweilig durch die Umbauarbeiten bei der Bellaria unmöglich gemacht wird.

10. Von den Routen 13 und 14 „Bahnhof Rudolfsheim—Bellaria“, beziehungsweise „Babenbergerstraße“ ist jeder zweite Wagen über den Ring nach links, beziehungsweise rechts zu führen. Die übrigen Wagen der Strecke 14 sind mit denjenigen Wagen der Strecke 15 „Bahnhof Rudolfsheim—Schönbrunnerstraße—Kärntnerstraße“, welche nicht auf die Strecke 3 „Schottentor—Zögernitz“ übergehen, zur bisher bewährten Maschenroute „Bahnhof Rudolfsheim—Babenbergerstraße—Kärntnerstraße—Bahnhof Rudolfsheim“ und umgekehrt zu vereinigen.

11. Auf der Strecke 16 „Zentralfriedhof—Remise Simmering II“, deren Wagen nach dem vorgelegten Fahrplane sämtlich zum Schwarzenbergplatze verkehren, ist das Wagenintervall in den Tagesstunden von 9 bis 12 Uhr vormittags und von 2 bis 6 Uhr nachmittags von 10 auf 5 Minuten herabzusetzen. Die ersten Wagen der Route „Bahnhof—Simmering II—Schwarzenbergplatz—Ring rund links und rechts“ sind mit Rücksicht auf den Verkehr zum Aspengbahnhofe und Schlachtviehmarkte nicht nach 5 Uhr 30 Minuten früh abzulassen und haben auch in der Zeit von 10 Uhr 30 Minuten bis frühestens 12 Uhr nachts von der Endstation in Simmering die abzulassenden Wagen die ganze Route zurückzulegen.

12. Die im Fahrplane für die Strecke 18 „St. Marx—Landstraße—Wollzeile“ vorgesehenen Wagen haben via Parkring auf der Strecke 4 „Schottentor—Gersthof“ nach Gersthof zu verkehren, und haben auch die zwischen 10 Uhr 30 Minuten und frühestens 12 Uhr nachts von St. Marx abgehenden Wagen die ganze Route zu durchfahren. Ueberdies hat jeder zweite Wagen der Strecke 18 nicht von St. Marx, sondern von dem Bahnhofe Simmering II via „St. Marx—Landstraße Hauptstraße“ zu verkehren.

13. Die Gemeinde Wien behält sich vor, bei der Eröffnung des elektrischen Betriebes auf weiteren Linien Abänderungen in dem oben genehmigten Fahrplane zu verlangen. Diesbezügliche Anträge der Gesellschaft sind einen Monat vor der beabsichtigten Eröffnung des elektrischen Betriebes der Gemeinde vorzulegen.

Ferner genehmigte der Gemeinderat mit dem gleichen Beschlusse den Sommerfahrplan der Straßenbahnlinie „Hansensstraße—Schmerlingplatz—Lerchenfelderstraße—Thaliastraße“ mit Gültigkeit vom Tage der Eröffnung des elektrischen Betriebes auf dieser Linie bis zum 15. Oktober 1901, mit Rücksicht auf die von der Gesellschaft mit der Zuschrift vom 19. November 1900 gemachten Zusage bezüglich der Ausgabe von Anschlußfahrcheinen zu 10 h nach und von beiden Richtungen der Ring—Kai-Linie mit der Abänderung, daß die ersten Motorzüge von der Endstation der Thaliastraße nicht nach 5 Uhr 30 Minuten abzugehen haben und mit dem Beifügen, daß nach Ermöglichung des Überganges direkter Wagen von der Radiallinie nach beiden Richtungen der Ring—Kai-Linie solche direkte Wagenrouten zu instradieren und die diesbezüglichen Vorlagen rechtzeitig an die Gemeinde zu erstatten sind.

Die übrigen Bestimmungen des mehrerwähnten Gemeinderatsbeschlusses lauten:

IV. Unter Bezugnahme auf die Zuschrift der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien vom 26. März 1901, Nr. 312/3053, ist derselben mitzuteilen, daß überall dort, wo durch die Umbauarbeiten am Ring oder an den Einmündungskurven der Radiallinien in den Ring oder Kai die Unterbrechung einer oben für die Sommerperiode genehmigten direkten Wagenverbindung notwendig wird, entweder die Instradierung dieser direkten Routen durch Geleiseprovisorien bewerkstelligt, oder das Durchfahren zweier Teilstrecken, wovon die eine auf dem betreffenden Radius, die andere auf der Ring—Kai-Linie gelegen ist, durch Ausgabe von Anschlußkarten trotz des Umsteigens von oder auf die Radiallinie zum Preise von 10 h ermöglicht werden muß.

Für die notwendige Verkehrsdichte auf der Ring—Kai-Linie ist in jedem Falle dadurch Vorsee zu treffen, daß die Wagen von dem zweiten, mit der abgetrennten Radiallinie zu direkten Routen verbundenen Radius als Rundwagen über die Ring—Kai-Linie in der der unterbrochenen direkten Route entsprechenden Richtung zu instradieren sind.

V. Auch die letzten, nicht vor 12 Uhr nachts von den äußeren Endpunkten der fahrplanmäßigen Routen abgehenden Wagen haben diese ganzen Routen, also vom Ausgangspunkte zum entgegengesetzten Endpunkte der betreffenden Route und zum Ausgangspunkte der Route zurück, zu durchfahren.

VI. Die Gesellschaft hat nur dann das Recht, nach Ablauf dieser Periode sämtliche Linien weiter zu befahren, wenn der auf Grund des § 13 genehmigte Winterfahrplan hierzu die Bewilligung ausweist.

Am 1. Oktober und 17. Dezember faßte der Gemeinderat Beschlüsse über den Winterfahrplan für die Zeit vom 16. Oktober 1901 bis 30. April 1902.

Weiters genehmigte der Stadtrat nachstehende Fahrpläne:

1. Am 29. Mai die Sommerfahrpläne für den ausschließlich elektrischen Pendelbetrieb von St. Marx durch die Landstraße Hauptstraße und von der Schlachthausgasse durch die Landstraße Hauptstraße, Erdbergerstraße—Stubenring und für den Pendelverkehr Remise I Simmering—Landstraße Hauptstraße—Stubenring bis zur Ermöglichung des Überganges direkter Wagen von der Wollzeile nach beiden Richtungen der Ring—Kai-Linie.

2. Am 28. August den Fahrplan der Linie Mserstraße—Margaretenplatz—Heugasse.

3. Am 7. November den Winterfahrplan der elektrischen Straßenbahnlinie Untere—Obere Augartenstraße—Taborstraße—Kaiser Josefstraße—Praterstern.

4. Am 7. November den Winterfahrplan für die elektrische Straßenbahnlinie Praterstern—Ausstellungsstraße bis zum Lagerhause.

5. Am 21. November den Fahrplan für die Winterperiode 1901/02 auf der Strecke Dornbach—Neuwaldegg.

6. Am 3. Dezember den Winterfahrplan für die Straßenbahnlinie Schottengasse—Währingerstraße—Ruzsdorferstraße—Döbling.

7. Am 3. Dezember den Winterfahrplan für die Linie Wallfischgasse—Schwarzenbergplatz als Fortsetzung der Linie Südbahnhof—Schwarzenbergplatz.

8. Am 3. Dezember den Winterfahrplan für die Strecke Kreuzgasse—Schottenring.

9. Am 3. Dezember den Winterfahrplan für die Linie Praterstern—Ausstellungsstraße.

10. Am 3. Dezember den Winterfahrplan der Strecke Ringstraße ab Stadiongasse bis zur Wollzeile als Teilstrecke der Linie Josefstädterstraße—Stadiongasse—Erdbergerstraße—Ringstraße—Wollzeile.

11. Am 10. Dezember den Winterfahrplan der Teilstrecke Versorgungshaus—Stadtbahnstation Gersthof der Linie Währingerstraße—Gersthof.

12. Am 10. Dezember den Winterfahrplan der Linie Wirtotgasse.

13. Am 18. Dezember den Fahrplan der Linie Radetzkyplatz—Pragerstraße—Franzensbrückenstraße.

14. Am 20. Dezember den Winterfahrplan für die Linie Siebensterngasse—Westbahnstraße.

#### 9. Betriebsdaten.

Mit Schluß des Berichtsjahres betrug die gesamte Verkehrsgeleislänge 202.924 km; davon entfallen auf den rein elektrischen Betrieb 159.665 km, auf den reinen Pferdebetrieb 26.099 km, auf den gemischten Betrieb 17.170 km.

Der Stand der Betriebsmittel stellte sich mit Ende 1901 auf 67 einspannige, 540 zweispännige Pferdebahnwagen, 618 Motowagen, 191 Beiwagen, 34 Dienstwagen auf Schienen, 126 Dienstwagen auf Pflaster, 101 Schneepflüge (Schmid-Nüchtner) und 8 Schneepflüge (Lemberg) auf Schienen.

Insgesamt wurden 107,919.995 Fahrkarten verausgabt; davon entfallen auf den elektrischen Betrieb 61,751.772, auf den Pferdebetrieb 46,168.223.

An Wagenkilometern wurden geleistet im elektrischen Betrieb 15,558.386, im Pferdebetrieb 12,345.419, zusammen 27,933.805.

Die Betriebseinnahmen stellten sich auf 14,448.608 K 10 h; davon entfallen auf elektrischen Betrieb 8,227.217 K 50 h, auf Pferdebetrieb 6,221.390 K 60 h.

Die Ausgaben dagegen betragen:

I. Allgemeine Verwaltungskosten . . . . .	815.670 K 16 h
II. Erhaltungskosten . . . . .	1,793.498 „ 65 „
III. Zugförderungskosten . . . . .	6,638.126 „ 33 „
IV. Verschiedene Betriebsausgaben . . . . .	779.498 „ 70 „
V. Mittelbare Zahlungen an die Beamten und Bediensteten . . . . .	600.280 „ 08 „
Summe	10,627.073 K 92 h
Futter und Streu . . . . .	1,337.616 K 14 h
Verschiedene Steuern, Gebühren und Ausgaben . . . . .	1,177.263 „ 93 „
Erwerbsteuer . . . . .	361.238 „ 16 „
Zusammen	13,503.192 K 15 h

Nähere Angaben finden sich im Abschnitte XX E „Eisenbahnverkehr“ des Statistischen Jahrbuches der Stadt Wien.

**b) Sonstige elektrische Bahnen und projektierte Lokalbahnen.****1. Lokalbahn mit elektrischem Betriebe Wien—Preßburg.**

Die zwischen der Gemeinde und dem Ingenieur Tauber bereits im Vorjahre eingeleiteten Verhandlungen über die im Wiener Gemeindegebiete liegende Teilstrecke der projektierten Linie „Wien—Preßburg“ und zwar in Bezug auf die Erwerbung der Konzession, den Strombezug, die an die Gemeinde zu leistenden Abgaben und die zu leistende Kaution führten auch im Berichtsjahre zu keinem Abschlusse.

**2. Elektrische Straßenbahn Praterstern—Sagran.**

Die mit der Bahnbau- und Betriebsunternehmung Mitschl & Komp. im Vorjahre begonnenen Verhandlungen über den Abschluß eines Bau- und Betriebsvertrages für den Ausbau dieser Bahn wurden ihm Berichtsjahre fallen gelassen.

Die bei der Haltestelle Franz Josefs-Land in Aussicht genommene, bereits genehmigte Ausweiche wurde nicht ausgeführt.

**3. Elektrische Straßenbahn System „Sillitischer“.**

Dieses im Verwaltungsberichte für 1890, Seite 125, erwähnte Bahnprojekt gelangte nicht zur Ausführung.

**III. Pferdebahnen.****Neue Wiener Tramway-Gesellschaft.****1. Bahnlinien.**

Aus der Peagierung der Strecke Opernring-Friedrichstraße der Linie „Oper—Meidling-Bahnhof“ durch die Bau- und Betriebsgesellschaft (genehmigt mit Gemeinde-ratsbeschluß vom 30. April) ergab sich die Notwendigkeit der Erbauung eines neuen Stockgeleises in der Maysebergasse, für welches die politische Begehung am 14. August 1901 stattfand; der Einbau fiel ebenfalls noch in das Berichtsjahr.

Als weitere Folge des genannten Vertrages ergab sich die Verfassung eines Projektes für die Verlängerung der Ottakringer Linie von der Endstation „Schottenhof“ bis zum Ottakringer Friedhofe, welche am 9. November 1901 der politischen Begehung unterzogen wurde, jedoch im Berichtsjahre nicht zur Ausführung gelangte.

Eine kleinere Geleiseverlängerung kam längs des Hauses XIV., Diefenbachgasse 67/69 wegen Herstellung des definitiven Trottoirs zur Ausführung (politische Begehung am 12. Juni.)

**2. Haltestellen und Wartehallen.**

Die Wartehalle am Ende der Ottakringer Linie wurde mit Zustimmung der Gemeinde entfernt.

An der Kreuzung der Linie „Meidling-Bahnhof—Sternwartestraße“ mit der die Schönbrunnerstraße durchziehenden Linie der Bau- und Betriebsgesellschaft wurde eine eiserne Wartehalle errichtet.

**3. Sommerfahrplan 1901.**

Mit Beschluß vom 28. März erteilte der Gemeinderat den vorgelegten Entwürfen für die Sommerfahrpläne der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft hinsichtlich der mit Pferden und mit Dampf betriebenen Strecken die Zustimmung mit der Forderung, daß die Verminderung des Verkehrs-Intervalles auf der Teilstrecke Niederhoffstraße—Meidling-Südbahnhof von 15 auf 7½ Minuten nicht bloß auf die Stunden von 7 bis 9 Uhr vormittags und 7 bis 9 Uhr abends beschränkt werde, sondern wie im Vorjahre während

der Zeit von 7 bis 9 Uhr vormittags und 6 bis  $1\frac{1}{2}$  10 Uhr abends einzutreten habe und daß auf der Strecke Schottenring—Döbling der letzte Wagen um 11 Uhr nachts vom Schottenring abgehen und so zu verkehren habe, daß er noch Anschluß nach Rußdorf findet.

Diesen Forderungen wurde mit dem Erlasse des k. k. Eisenbahnministeriums vom 30. April vollkommen Rechnung getragen.

#### 4. Winterfahrplan 1901—1902.

Bezüglich des Winterfahrplanes gab der Gemeinderat am 8. Oktober folgendes Gutachten ab:

Die Gemeinde Wien erklärt sich mit den von der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft vorgelegten Entwürfen für die Winterfahrpläne der mit Pferden und mit Dampf betriebenen Strecken, welche Fahrpläne ab 4. November in Kraft treten sollen, mit Ausnahme des Fahrplänenentwurfes für die Dampftramwaystrecke „Sternwartestraße—Rußdorf“ einverstanden.

Bezüglich des auf der Tramwaystrecke „Sternwartestraße—Rußdorf“ einzurichtenden Verkehrs muß dagegen die Gemeinde die Beibehaltung des in der vorjährigen Winterfahrplan-Periode angenommenen 15 Minuten-Verkehres in der Zeit von 6 Uhr 55 Minuten früh bis 8 Uhr 25 Minuten abends in der Richtung gegen „Rußdorf“ beziehungsweise in der Zeit von 7 Uhr 6 Minuten früh bis 8 Uhr 36 Minuten abends in der Richtung gegen „Sternwartestraße“ umso mehr verlangen, als der Winterfahrplan der Wiener Stadtbahn in der Relation „Heiligenstadt—Donaukanallinie—Hauptzollamt“ Zugintervalle bis zu 60 Minuten aufweist und daher durch die Stadtbahn für einen entsprechenden Verkehr nach, beziehungsweise von Rußdorf und Heiligenstadt keineswegs Vorfrage getroffen ist.

Desgleichen stellt die Gemeinde das Verlangen, daß der letzte Wagen auf der Flügelbahn „Grinzingerstraße—Heiligenstadt“ erst um 10 Uhr 15 Minuten abends abgelassen wird, um noch einen Anschluß ab „Schottenring“ nach Heiligenstadt mit dem um 9 Uhr 45 Minuten abends vom Schottenring abgehenden Wagen zu vermitteln, und daß der letzte Wagen in der Gegenrichtung von Heiligenstadt derart in Verkehr gesetzt wird, daß derselbe noch an den die Haltestelle „Grinzingerstraße“ um 10 Uhr 42 Minuten nachts passierenden Zug Nr. 264 der Hauptstrecke und durch diesen zum „Schottenring“ Anschluß findet.

Endlich wird der Wunsch ausgesprochen, daß der Verkehr auf dieser Flügelbahn derart eingerichtet werde, daß ein prompter Anschluß von und zu jedem Zuge der Hauptstrecke gewährleistet wird.

Den Forderungen bezüglich des Anschlußverkehrs zwischen der Dampftramwaystrecke „Sternwartestraße—Rußdorf“ und der Flügelbahn „Grinzingerstraße“ wurde von der Gesellschaft entsprochen, dagegen lehnte das k. k. Eisenbahnministerium zufolge Erlasses vom 13. November 1901, Z. 51.126/20 eine weitere Einflußnahme auf die Gesellschaft im Sinne der von der Gemeinde erhobenen Forderung nach Verminderung der Zugintervalle auf der Strecke „Sternwartestraße—Rußdorf“ von  $22\frac{1}{2}$  Minuten auf 15 Minuten mit Rücksicht auf die ungünstige finanzielle Lage des Unternehmens ab, was mit dem Stadtratsbeschlusse vom 3. Dezember zur Kenntnis genommen wurde.

#### 5. Tarifangelegenheiten.

Die im Vorjahre in Absicht auf einen vereinfachten möglichst billigen Tarif eingeleiteten Verhandlungen wurden im Berichtsjahre fortgesetzt, gelangten jedoch zu keinem Abschlusse.

#### 6. Betriebsdaten.

Am Ende des Jahres 1901 betrug die Gesamtstreckenlänge 30.755 km, die Gesamt-Verkehrsgeleislänge 57.888 km; die Zahl der zweispännigen Wagen 55, der einpännigen Wagen 38, die Zahl der Dampfbahnwagen 10, der für Pferde und Dampf betrieb verwendbaren Wagen 104, die Zahl der Wagen im ganzen 207, die Zahl der Lokomotiven 29, die Zahl der Pferde 576. Im Laufe des Jahres wurden 11,281.938

Personen befördert. An Wagenkilometern wurden 3,576.753 geleistet, davon im Pferdebetriebe 2,314.509, im Dampfbetriebe 1,262.244, die Betriebseinnahmen betragen 1,564.002 K 19 h, die Betriebsausgaben 1,500.395 K 04 h.

Außer der oben ausgewiesenen Zahl der Wagen standen am Ende des Jahres 6 Salzlöwries, 1 Bordlöwry, 2 Ausspitzwagen, 2 Schneeräumer für Lokomotiven, 21 Schneepflüge und 18 sonstige, verschiedene Wagen in Verwendung.

## d) Brücken.

### 1. Bau von Brücken.

1. Neubau einer Brücke über den Westbahnhof im Zuge der Holoher- und Rüstengasse im XIV. Bezirke. — Das vom Stadtbauamte ausgearbeitete Detailprojekt für die Mauerwerksarbeiten wurde mit dem Gemeinderatsbeschlusse vom 28. Februar 1901, mit dem Gesamtkostenerfordernisse von 30.410 K 56 h genehmigt; dieser Beschluß umfaßte außerdem die Genehmigung des von der Firma N. Biro vorgelegten Kostenvoranschlages für die Eisenkonstruktion mit dem Kostenbetrage von 248.762 K 60 h, ferner der Regiezuschläge der k. k. Staatsbahndirektion Wien für die Überwachung der Unterbauarbeiten mit 2600 K, weiters der Kosten für die Herstellung der Oberlichten in der benachbarten Schmiedewerkstätte von 7600 K.

Im November fand unter Leitung eines Vertreters der k. k. Generalinspektion der österr. Eisenbahnen die Belastungsprobe der neuen Brücke statt, welche ein vollkommen günstiges Resultat ergab, so daß der Benützungskonzens ex commissione erteilt wurde. Am 2. Dezember fand die Übergabe des Objektes an den öffentlichen Verkehr in feierlicher Weise statt.

Als Bezeichnung für diese Brücke wurde mit Stadtratsbeschlusse vom 30. Oktober der Name „Rüstensteg“ gewählt.

2. Verbreiterung des Rennweger Durchlasses über die Wiener Verbindungsbahn. — Bezüglich des von der Gemeinde Wien und von der k. k. Staatsbahndirektion Wien angenommenen Projektes wurde am 1. April 1901 von der k. k. n.-ö. Stathalterei die politische Begehung abgehalten und hiebei der Baukonzens ex commissione erteilt. Mit der Ausführung der Eisenkonstruktionsarbeiten wurde von der k. k. Staatsbahndirektion Wien die Firma N. Ph. Waagner betraut, welche dieselben am 9. November fertigstellte. Die voraussichtlichen Gesamtkosten dieser Verbreiterung dürften 27.000 K betragen.

3. Neubau eines Gehsteges im Zuge der Kleistgasse über die Wiener Verbindungsbahn im III. Bezirke. — Die Abänderung des Niveaus für die Kreuzung der Kleistgasse und der Oberen Bahngasse hatte die Ausarbeitung eines neuen Projektes zur Folge. Die ursprünglich ins Auge gefaßte Ausführung dieses Gehsteges nach dem Moniersystem wurde wegen technischer Schwierigkeiten fallen gelassen; an dessen Stelle ist die Eisenkonstruktion gewählt worden. Die Verhandlungen mit den Eigentümern der zur Ausführung dieses Steges benötigten Gründe wurden fortgesetzt und nahmen einen günstigen Verlauf. Das Detailprojekt für die Eisenkonstruktion war am Ende des Berichtsjahres in Ausführung begriffen.

4. Gehsteg im Zuge der Degengasse im XVI. Bezirke. — Dem vom Stadtbauamte ausgearbeiteten generellen Projekte stimmte die k. k. Staatsbahndirektion Wien mit Note vom 26. September 1901 zu, worauf es vom Stadtrate zufolge Beschlusses vom 25. Oktober genehmigt wurde. Die Ausführung dieses Steges fällt nicht mehr in das Berichtsjahr.

## 2. Erhaltung der Brücken.

### a) Donaukanalbrücken.

An der Brigittabrücke gelangte ein Teil des Holzstöckelpflasters zwischen den Tramwaygeleisen mit dem Kostenbetrage von 1608 K, an der Augartenbrücke gleichfalls ein Teil mit dem Kostenbetrage von 1680 K 57 h zur Auswechslung.

Für das vom Stadtbauamte behufs Verstärkung der Fahrbahnhauptträger der Ferdinandsbrücke ausgearbeitete und vom Stadtrate genehmigte Projekt mit dem Kostenverfordernisse von 15.000 K wurde bei der am 22. Februar abgehaltenen politischen Begehung der Baukonsens ex commissione erteilt. Die Arbeiten sind Ende Juli vollendet worden. Am 5. August fand unter Intervention von Vertretern der k. k. General-Inspektion der österr. Eisenbahnen und des k. k. Eisenbahnministeriums die Probebelastung statt. Mit Rücksicht auf deren befriedigendes Ergebnis wurde der Benützungskonsens ex commissione erteilt.

Infolge der Stadtbahnbauten ergab sich weiters die Notwendigkeit, die Gehwege der Ferdinandsbrücke um ungefähr 15 cm beim stadtseitigen Brückenkopfe zu heben. Diese mit einer durchgreifenden Änderung der Querkonstruktion der Brücke verbundenen Arbeiten gelangten auf Rechnung der Kommission für Verkehrsanlagen mit dem Kostenbetrage von 7100 K zur Ausführung. Die Ausbesserung des Holzstöckelpflasters auf der Fahrbahn und des Gehweges erforderte einen Aufwand von 9500 K.

Die im Sinne des Erlasses des k. k. Eisenbahnministeriums vom 14. Februar 1901, in Betreff der Benützung der Aspernbrücke für den Verkehr der elektrischen Straßenbahnen vorgenommene Probebelastung lieferte das Ergebnis, daß die Querträger infolge der Druckverteilung gegenüber der theoretischen Berechnung viel weniger, dagegen die inneren Tragketten mehr als die äußeren in Anspruch genommen werden. Mit Rücksicht darauf wurde von der Querträgerverstärkung abgesehen und fand nur die Auswechslung der Aufhängevorrichtungen, wofür ein Kredit von 9930 K bewilligt wurde, statt. Die Erneuerung des Fußwegbelages der Brücke erforderte einen Aufwand von 3900 K.

Für kleinere kurrente Brückenerhaltungsarbeiten an Donaukanalbrücken wurde ein Betrag von 12.781 K 38 h verausgabt.

### b) Erhaltung sonstiger Brücken.

An der Schmelzbrücke wurde die Erneuerung des Gehwegbelages in drei Feldern mit dem Gesamterfordernisse von 3720 K vorgenommen. Auf die sonstigen kurrenten Brückenerhaltungsarbeiten in den ehemaligen Vorortbezirken entfiel ein Betrag von 3012 K 49 h.

Am Ende des Jahres 1901 waren mit Ausschluß der lediglich dem Eisenbahnverkehre dienenden Brücken im Gemeindegebiete 171 Brücken und Stege vorhanden. Davon führten 3 über den Donaustrom, 12 über den Donaukanal, 30 über den Wienfluß, 62 über Bäche und sonstige Gerinne und 64 über Eisenbahnen. Von diesen Brücken und Stegen sind 106 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 486.310 K 45 h verausgabt, wovon 41.835 K 99 h auf ordentliche und 444.474 K 46 h auf außerordentliche Auslagen entfallen.

### e) Wasserstraßen.

#### 1. Donauregulierung.

Im Baujahre 1901 wurden in der n.-ö. Donaustrasse von der Ipernmündung (km 136·5 oberhalb Wien) bis an die Landesgrenze gegen Ungarn bei Theben (km 49·0 unterhalb Wien) durch die in einem ständigen Vertragsverhältnisse zur Donauregulierungs-Kommission stehenden Bauunternehmungen 30 Neubauten und 30 Erhaltungsbauten, bezw. Arbeiten zur Behebung von Elementarjchäden ausgeführt.

Die ausgeführten, bezw. in Angriff genommenen Neubauten sind folgende:

1. Rekonstruktion und Ausbau des Leitwerkes unterhalb Ybbs.
2. Uferbau von Gottsdorf bis Mezling (Abschlußbau bei Gottsdorf).
3. Regulierungsbau oberhalb Böchlarn.
4. Regulierungsbauten bei Melk (Regulierung der Melker Lände).
5. Regulierungsbauten bei Melk (Fortsetzung).
6. Versicherung des Bruchufers an der oberen Melkerau (km 107).
7. Hüfchlags- und Regulierungsbau bei Emmerzdorf.
8. Hüfchlagsbau unterhalb Grimling.
9. Verbesserung der Ländeverhältnisse bei Stein und Krems.
10. Rekonstruktion des Kremser Inundationsdammes (II. Teil).
11. Fortsetzung des Regulierungsbaues vom Raiblsaum bis zur Kampausmündung.
12. Eine Uferversicherung beim Regulierungsbaue vom Raiblsaum bis zur Kampausmündung.
13. Regulierungsbau unterhalb Altenwört.

14. Verstärkung des Nordwestbahndammes. Die Erhöhung und Verstärkung des Nordwestbahndammes von der Haltestelle Bijamberg bis oberhalb der Station Stockerau bildet ein wichtiges Glied in der Reihe der Maßnahmen zur Sicherung des Territoriums zwischen Stockerau und Lang-Enzersdorf gegen Überschwemmungen durch die Hochwässer der Donau. Die Grundzüge für die Verfassung des Projektes wurden zwischen der Donauregulierungs-Kommission und der k. k. priv. Österr. Nordwestbahn vereinbart. Das von der k. k. priv. Österr. Nordwestbahn ausgearbeitete Projekt diente als Basis für die gemeinsame Kostentragung. Die von der Donauregulierungs-Kommission zu tragenden Kosten belaufen sich nach dem Ergebnisse dieser Verhandlung auf 395.000 K.

Die Arbeiten werden zufolge des Übereinkommens vom 29. Oktober 1900 teils von der Donauregulierungs-Kommission, teils von der k. k. priv. Österr. Nordwestbahn auf Kosten des Donauregulierungs-Fonds ausgeführt. Die von der Donauregulierungs-Kommission ausgeführten Arbeiten, betreffend die Verstärkung des Nordwestbahndammes in der Strecke von Bijamberg bis Spillern wurden der Bauunternehmung Brüder Redlich & Berger zur Ausführung übertragen. Mit Ende des Berichtsjahres war die Dammerstärkung in der Strecke Bijamberg—Korneuburg—Spillern mehr als zur Hälfte beendet.

15. Rekonstruktion der Rückstaudämme am Senning- und Rohrbache. Die im Jahre 1900 von der Unternehmung Karl Wagenführer in Angriff genommenen Arbeiten wurden im Herbst 1901 beendet. Die damit verbundene Lieferung und Montierung eiserner Schützen und Geländer wurden von der k. k. priv. Hof-Eisenkonstruktionswerkstätte Jg. Gridl noch im verfloffenen Jahre durchgeführt. Außerdem wurden noch kleinere

Arbeiten in eigener Regie ausgeführt und die Beschotterung der einen Fahrweg bildenden Krone des linksseitigen Semningbachdammes der Firma Wagner in Stockerau übertragen.

16. Die Fortsetzung der Arbeiten für die Anlage des Freudenauer Winterhafens. Die Baggerarbeiten und die Steinlieferungen für die Herstellung der kurrenten Hafendarbeiten, welche die Allgemeine Österreichische Baugesellschaft auszuführen hat, waren trotz des energischen Betriebes der Arbeiten nicht vertragsgemäß im Berichtsjahre beendet.

Die Gesamtleistung der Baggerungsarbeiten beträgt mit Ende des Berichtsjahres 1.690.590 m<sup>3</sup>, wovon auf das Baujahr 1901 allein 801.590 m<sup>3</sup> entfallen.

Außer den kurrenten, von der Allgemeinen Österr. Baugesellschaft bewirkten Arbeiten wurden im Berichtsjahre im Freudenauer Winterhafen noch zur Ausführung gebracht:

- a) von der Firma Jg. Gridl in Wien: Straßengeländer-Herstellungen,
- b) von der Firma Grimm: Baumeister- und Zimmermannsarbeiten am Schützenhäuschen des Entwässerungsstieles,
- c) von der Simmeringer Maschinen- und Waggonbau-Fabrik-Aktiengesellschaft: Schützenkonstruktionen,
- d) kleinere Entwässerungs-Mohrlegungen von der Imperial-Kontinental-Gas-Assoziation und den Firmen Hilpert und Keder,
- e) von der Gemeinde Wien die Fortführung der Hochquellenleitung von der Rabath'schen Restauration bis zur Abzweigung des Freudenauer Rückstaudammes, wofür die Donauregulierungs-Kommission 8000 K vorgesehen hat. Die letzteren Arbeiten sind beendet, die Abrechnung steht noch aus. Die Kosten belaufen sich nach der Berechnung der Gemeinde Wien auf 6598 K 70 h.

Der bereits ausgebaute Teil des Freudenauer Winterhafens wurde in der Winterperiode 1901/2 von 170 schwimmenden Objekten zur Überwinterung benützt.

Außer den kurrenten Arbeiten für die Hafenerstellung sind auch noch die Studien, Vorarbeiten und Verhandlungen bezüglich der Ausgestaltung und Benützung des Hafens im Zuge.

17. Die Arbeiten für die Herstellung einer Zufahrtsstraße zum Freudenauer Hafen wurden seitens der Allgemeinen Österr. Baugesellschaft als Unternehmerin im Juni vollendet, die Straße sogleich dem Verkehre übergeben. Außerdem wurden an obiger Straße noch ausgeführt:

- a) von der Firma B. Schimizel & Anderle einige Sickergruben,
- b) von der Gemeinde Wien die Verlegung einiger in der Straßenachse gelegenen Auslaufbrunnen.

Die Herstellung von Straßengeländern ist noch ausständig und steht mit den in der Schwebe befindlichen Verhandlungen wegen Übernahme der Zufahrtsstraße oder eines Teiles derselben in die Erhaltung der Gemeinde im Zusammenhange. Derzeit wird diese Straße von der Donauregulierungs-Kommission erhalten.

18. Die Arbeiten für die Anlage des Ruchelauer Hafens. Das Projekt der Hafendarbeiten für den im Bauprogramme zum Gesetze für die Vollendung und Ergänzung der Donauregulierung in Niederösterreich vom Jahre 1899 vorgesehenen

Hafen in der Kuchelau wurde zu Beginn des Berichtsjahres von der Donauregulierungs-Kommission genehmigt und bildete den Gegenstand einer an Ort und Stelle abgehaltenen Expertise, bei der sich die meisten Interessenten für die Zweckmäßigkeit der Anlage als Warte- und Schutzhafen sowie als Umschlagplatz aussprachen.

Die kurrenten Arbeiten an dem Hafen, nämlich die Ausbaggerung des Hafenbeckens, die Anschüttung der Hafenplateaux, sowie die Sicherung der Ufer durch Steinwürfe und Böschungspflasterungen wurden im veranschlagten Betrage von 1,343.137 K 56 h der Bauunternehmung Redlich & Berger, Karl & Emil Holliger zur Ausführung übertragen. Bis Ende des Berichtsjahres sind 377.100m<sup>3</sup> gebaggert und angeschüttet worden, d. i. mehr als die Hälfte der kurrenten Arbeitsherstellungen. Außer den an Redlich & Berger vergebenen Arbeiten sind noch Straßenherstellungen und Straßenablaufobjekte im Hafen durchzuführen.

19. Die Arbeiten an der Ergänzung der Niedrigwasserregulierung im Wiener Durchstiche. Auf Grund des Gutachtens der im Frühjahr 1901 stattgehabten Expertise über die Niedrigwasserregulierung der Donau hat die Donauregulierungs-Kommission das von ihrer Hafenbau-Direktion verfaßte und mit 650.000 K veranschlagte Projekt für die Ergänzung der Niedrigwasserregulierung im Wiener Durchstiche genehmigt. Hienach sollen die bisher noch nicht auf Niederwasser regulierten Zwischenstrecken des Durchstichs entsprechend den Vorschlägen Girardons ausgebaut, an den Schiffswendeplässen zunächst der Kronprinz Rudolfsbrücke und der Stadlauerbrücke Rinnetenbaggerungen durchgeführt und die notwendigen Erhaltungsarbeiten an der im Jahre 1898/99 hergestellten erstmaligen Niederwasserregulierung im Sinne oben erwähnter Vorschläge allmählich bewirkt werden. Die Durchführung dieser Ergänzungsarbeiten ist an keinen bestimmten Termin gebunden. Die bis Ende 1902 im Rahmen dieses Projektes zur Ausführung gelangenden Arbeiten wurden der Unternehmung Redlich & Berger übertragen.

20. Ausbau des Leitwerkes bei km 22 u. W. nächst den Mannsdorfergründen.

21. Herstellung eines Ableitungsgrabens bei Eckartsau.

22. Ausleitung des Deutsch-Altenburger-Baches.

23. Beendigung des Marchfelder Schutzdammes.

24. Rohrdurchlässe im rechtsseitigen Rückstaudamme des Rußbaches.

25. Siel in Stempfelbach.

26. Versicherung des Erdkernes in km 46·6/8.

27. Widerlager der Rußbachbrücken.

28. Oberbau der Rußbachbrücken.

29. Siel am Rußbach (rechtes Ufer).

30. Herstellung von Holzbrücken beim Marchfelder Schutzdamm.

Außer diesen Neubauten wurde noch die Regulierung des Donaugrabens im Rückstaubereiche der Donau in Angriff genommen und nahezu vollendet. Die Ausführung dieser Regulierung bildet den Schlußstein in der Reihe der Sicherungsarbeiten zwischen Stockerau und Lang-Enzersdorf und wird durch die sogenannte Donaugraben-Konkurrenz mit Zuhilfenahme von Unterstützungen aus dem staatlichen Meliorationsfonds, dem Donauregulierungsfonds und dem n.-ö. Landesfonds bewirkt.

Der von dem Donauregulierungsfonds zu leistende, jedoch nicht überschreitbare Betrag beziffert sich mit 150.000 K. Diese Arbeiten wurden mit Ende des Berichtsjahres

jahres zum größten Teile fertiggestellt und es erübrigt für die restliche Bauzeit bis zirka Ende Mai 1902 nur mehr die Herstellung und Vollendung des Mündungs-Durchstiches.

Außer den bisher erwähnten Bauarbeiten hat die Donauregulierungs-Kommission auf Rechnung des k. u. k. Korps-Kommandos in Wien durch die Bauunternehmung Nedlich & Berger, Karl & Emil Holliger Hochwasserschutzanlagen im k. u. k. Pionnier-Zeugdepot in Klosterneuburg ausführen lassen, die noch im Monate November beendet wurden. Endlich hat die Donauregulierungs-Kommission Terrainaufnahmen zwischen Floridsdorf und Schönau zu dem Zwecke veranlaßt, um ein detailliertes Projekt für die Wiedereröffnung der alten Donau ausarbeiten zu können.

#### Finanzielle Gebarung des Donauregulierungsfonds.

Mit Ende des Jahres 1900 verblieb ein Kassereßt von 114.173 K 01 h. Die Gesamteinnahmen des Jahres 1901 betragen mit Einschluß des Kasserestes 16,915.900 K 38 h. Die Ausgaben des Jahres 1901 beliefen sich auf 16,764.068 K 39 h, es verbleibt sonach mit Ende 1901 einbarer Kassereßt von 151.831 K 99 h.

Die eigenen Einnahmen des Donauregulierungsfonds aus dem Erlöse verkaufter Gründe, aus den Pacht- und Mietzinsen, dem Erlöse für Materialien, Pläne und Forstprodukte zc. betragen in den Jahren 1882 bis einschließlich 1900 zusammen 17,684.232 K 06 h, im Jahre 1901 872.517 K 91 h, sonach zusammen 18,556.749 K 97 h.

Die eigenen Bruttoeinnahmen des Donauregulierungsfonds im Jahre 1901 spezifizieren sich, wie folgt:

1. Erlös aus Fondsgründen . . . . .	490.140 K 76 h
2. Rauffchillings-Interessen . . . . .	76.207 " 79 "
3. Miet- und Pachtzinsen . . . . .	305.813 " 16 "
4. Erlös für Pläne . . . . .	18 " — "
5. Forstnutzungen . . . . .	338 " 20 "
zusammen . . . . .	872.517 K 91 h

Zufolge der Beschlüsse der Donauregulierungs-Kommission sind aus diesen Bruttoeinnahmen die folgenden im Jahre 1901 gemachten Ausgaben zu decken, und zwar:

1. Die Steuern . . . . .	8.431 K 87 h
2. Die Auslagen für die Erhaltung der Kaiser Franz Josefsbrücke . . . . .	23.957 " 45 "
3. Die Parzellierungs- und Anschüttungsauslagen . . . . .	67.373 " 80 "
4. Die Auslagen für die Kaiserstraße . . . . .	68.709 " 43 "
5. Die Kosten der Baggerungen an den Landungsplätzen . . . . .	17.051 " 66 "
6. Die Regiequote . . . . .	22.000 " — "
zusammen . . . . .	207.524 K 21 h

Sonach ergeben sich die Nettoeinnahmen aus dem Donauregulierungsfondsbesitze im Jahre 1901 mit . . . . . 664.993 K 70 h und es stellt sich im Entgegenhalte zu den präliminarmäßigen Einnahmen des Jahres 1901 per . . . . . 600.000 " — "

für das Jahr 1901 ein Überschuß heraus von . . . . . 64.993 K 70 h

Weiters bestanden mit Ende Dezember noch folgende Aktiven des Donau-  
regulierungsfonds (nebst dem mit Ende 1901 verbliebenen baren Kasseresse von  
151.831 K 99 h):

1. Die Gründe auf dem rechten Ufer der Donau bei Wien oberhalb der Stadlauerbrücke im Ausmaße von 446.003 70 □ Klafter im Werte von . . . . .	44,249.651 K — h
2. Die Gründe am linken Ufer im Ausmaße von 81.536·55 □ Klafter im Werte von . . . . .	856.936 „ 56 „
3. Das rechtsseitige Terrain unterhalb der Stadlauerbrücke im Ausmaße von 539.548 □ Klafter im Werte von . . . . .	1,979.244 „ — „
4. Das Inundationsterrain mit der Fläche von 1349 Joch 881 □ Klafter im Werte von . . . . .	150.000 „ — „
5. Das Terrain des alten Stromes mit 463 Joch 1094 □ Klafter im Werte von . . . . .	1,297.500 „ — „
6. Die Kaiser Franz Josefsbrücke mit den Baukosten von	4,898.820 „ — „
7. Das Haus des Donauregulierungsfonds am Erzherzog Karlsplatz Nr. 11 im Bauwerte von . . . . .	144.000 „ — „
8. Wert der Bauhütten, Inventargegenstände und Bibliothek	37.940 „ — „
9. Forderungen des Donauregulierungsfonds an rück- ständigen und künftig fällig werdenden Kauffchillingsresten, an rückständigen Zinsen von solchen Kauffchillingsen, an rückständigen Miet- und Pachtzinsen zc. einschließlich des Kasseresstes . . . . .	37,316.080 „ 61 „
Zusammen . . . . .	90,930.172 K 17 h

Verkauft wurden im Jahre 1901 an Grundstücken im ganzen 1406·87 □ Klafter.

## 2. Umwandlung des Donaukanales in einen Handels- und Winterhafen.

Im Berichtsjahre wurden die Kaimauern zwischen Augarten- und Verbindungs-  
bahnbrücke zum größten Teile und die im Zusammenhange mit der Donaukanallinie  
der Stadtbahn stehenden Rampen, Stiegen und Ubikationen am rechten, sowie einige  
Stützmauerobjekte am linken Donaukanalufer vollständig fertiggestellt und die Fundierungs-  
arbeiten für die Stützmauer an mehreren anderen Stellen begonnen. Die Fundierung  
der Kaimauern längs der Widerlager der Augarten- und Stephaniebrücke mußte in einer  
anderen Weise durchgeführt werden, als sie geplant war, weil die genaue Untersuchung  
dieser Widerlager ergeben hat, daß sie nur sehr leicht, und zwar an der Stephanie-  
brücke bis 3·35 m, an der Augartenbrücke sogar nur bis 2·79 m unter dem örtlichen  
Nullwasser fundiert sind, während die in unmittelbarer Nähe vorbeizuführenden Kai-  
mauern bis auf 4·0 m unter örtlich Null hinabreichen müssen.

Eine weitere Schwierigkeit ergab sich beim Bau der Kaimauer längs der oberen  
Donaustraße am sogenannten scharfen Eck, wo die Bodenbeschaffenheit sehr ungünstig,  
die Straßenbreite zwischen der Kaimauerstraße und der bestehenden Häuserflucht außer-  
ordentlich beschränkt ist, und in dem Straßenkörper noch außerdem der Hauptsammel-  
kanal und ein Hauptrohrstrang der Wiener Gasleitung liegen und unbeschädigt zu  
erhalten sind.

Die bereits im Vorjahre gleichzeitig mit dem Kaibau begonnene Vertiefung des  
Donaukanales wurde im Berichtsjahre fortgesetzt. Mit dem bei dieser Baggerung und  
bei den Kaibarbeiten im Donaukanale gewonnenen überschüssigen Materiale werden die zur  
Schaffung eines Umschlagplatzes an der Erdbergerlande erworbenen Gründe angeschüttet.

### 3. Herstellung des österreichischen Wasserstraßennetzes.

Das Berichtsjahr ist für die Wasserstraßenfrage in Österreich von geradezu epochaler Bedeutung, indem trotz der ungünstigen parlamentarischen Verhältnisse die Regierungsvorlage, betreffend den Bau von Wasserstraßen und die Durchführung von Flußregulierungen, in beiden Häusern des Reichsrates zur Erledigung gelangte und dem bezüglichen Gesetze unterm 11. Juni 1901, R.-G.-Bl. Nr. 66, die Allerhöchste Sanction zuteil geworden ist.

Der Hauptinhalt des Gesetzes ist folgender:

Es sollen Schifffahrtskanäle von der Donau zur Oder, von der Donau zur Moldau nächst Budweis nebst der Kanalisierung der Moldau von Budweis bis Prag, vom Donau-Oder-Kanale zur mittleren Elbe nebst Kanalisierung der Elbestrecke von Melnik bis Jaroměř und eine schiffbare Verbindung vom Donau-Oder-Kanale zum Stromgebiete der Weichsel und bis zu einer schiffbaren Strecke des Dnjeſter ausgeführt werden.

Der Bau dieser Kanäle, sowie die Regulierung der anschließenden Flußstrecken ist an die Bedingung geknüpft, daß das Land, in dem einer der erwähnten Kanäle oder Kanalteile hergestellt werden soll, bezw. eine der angeführten, zu kanalisierenden Flußstrecken sich befindet, sich zur Zahlung eines jährlichen Betrages verpflichtet, der zur Verzinsung und Amortisierung eines Ahtels jener Obligationen hinreicht, welche zur Herstellung des betreffenden Kanales oder Kanalteiles, bezw. zur Kanalisierung der betreffenden Flußstrecke emittiert werden.

Die Vorsorge für die Beiträge aus Landesmitteln, sowie die Art der Heranziehung der innerhalb der einzelnen Königreiche und Länder in Betracht kommenden Interessenten bleibt der Landesgesetzgebung vorbehalten. Die Landesbeiträge können, falls eine diesbezügliche Vereinbarung zwischen der Staatsverwaltung und dem betreffenden Lande zustande kommt, auch durch Herstellung einzelner, in dem Bauprojekte vorhergesehener Anlagen, durch die Abtretung von Grundeigentum, Einräumung von dinglichen Rechten und Überlassung von Wasserrechten, Materiallieferungen sowie sonstigen Sach- und Arbeitsleistungen abgestattet werden.

Für die Leitung der Arbeiten ist ein Beirat aus Fachmännern und Vertretern der Interessenten zu bestellen. Die Hälfte der Mitglieder dieses Beirates ist von der Regierung, die andere Hälfte von den Landesauschüssen der beteiligten Länder zu ernennen. Die Verwaltung der Wasserstraßen sowie die Festsetzung und Einhebung der Abgaben und Gebühren für die Benützung derselben und der dazu gehörigen Anlagen erfolgt durch den Staat.

Der Bau jener Wasserstraßen, hinsichtlich welcher seitens der Vertretungen der betreffenden Länder rechtsverbindliche Vereinbarungen über ihre Beiträge zustande gekommen ist, hat längstens im Jahre 1904 zu beginnen und muß jedenfalls binnen 20 Jahren vollendet sein. Die Vorarbeiten sind demnach rechtzeitig durchzuführen, so daß der Bau zum angegebenen Termine in Angriff genommen werden kann. Die Kosten der Wasserstraßen und der damit im Zusammenhange stehenden Flußregulierungen sind, soweit sie nicht durch die Leistungen der Länder oder sonstigen Interessenten, bezw. aus dem Meliorationsfonds gedeckt werden, durch eine höchstens mit 4% verzinsliche, in 90 Jahren zu tilgende Kronenanleihe aufzubringen. Die Regierung wird ermächtigt, von dieser Anleihe in der Bauperiode 1904—1912 einen Maximalbetrag von 250 Millionen Kronen auszugeben, deren Erlös ausschließlich für den Bau der Wasserstraßen und die

vorgehenden Flußregulierungen verwendet werden darf. Die Regierung wird ferner ermächtigt, die Trasse und technische Anlage der Wasserstraßen endgiltig festzusetzen; jede Abweichung von dem aufgestellten Bauprogramm bedarf der gesetzlichen Bewilligung.

Die für die Vorarbeiten erforderlichen Beträge sind alljährlich im Staatsvoranschlage anzuspreden.

Bei der Bauführung steht das Enteignungsrecht zu, für alle Rechtsgeschäfte ist die Stempel- und Gebührenfreiheit vorgeesehen.

Noch im Berichtsjahre beschäftigten sich der niederösterreichische, mährische, galizische und schlesische Landtag mit den den Landtagen zugewiesenen speziellen Fragen.

Zufolge Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 11. Oktober 1901 und zum Zwecke der einheitlichen Leitung der Angelegenheiten der österreichischen Wasserstraßen wurde im k. k. Handelsministerium eine besondere Geschäftsabteilung errichtet, welche die Bezeichnung „k. k. Direktion für den Bau der Wasserstraßen“ trägt.

Auf diese Weise erscheint nunmehr eine der brennendsten Fragen in Österreich, die seit Jahrzehnten der Lösung harrete, endlich gelöst.

Im übrigen sei hinsichtlich der Wasserstraßenfrage des V. Verbandstages des Deutsch-Österreichisch-Ungarischen Verbandes für Binnenschifffahrt gedacht, der am 2., 3. und 4. September 1901 in Breslau stattfand und auf welchem die Gemeinde Wien durch den Herrn Vizebürgermeister Dr. Josef Neumayer und den Magistrats-Sekretär Dr. August Nüchtern vertreten war.

#### 4. Wienflußregulierung.

##### Arbeiten in Weidlingau.

Der im Vorbassin aufgestellte eiserne Rechen wurde im Berichtsjahre vollständig gebrauchsfähig eingerichtet, indem die Schwimmrechen über den eisernen Teilen verfest und der Holzrechen beim Einlaufe eingestellt wurde. Am 11. Februar war die Verhängung des Holzrechens in die linksseitige Böschung mit allen Einzelheiten ausgeführt. In den Sommermonaten wurde der Anstrich vorgenommen. Am 1. Juli wurde die gesamte Anlage in das Eigentum der Gemeinde übernommen.

Auf Grund des Übereinkommens, das im Vorjahre zwischen der Gemeinde und dem k. u. k. Hofärar abgeschlossen worden ist, wurde die Entwässerung der Weidlingauer Wiese im k. k. Tiergarten, die seinerzeit vom Hofärar zur Ablagerung des Ausschubes der Wienflußregulierung überlassen worden war, durchgeführt. Diese Arbeiten wurden am 3. Mai im Offertwege vergeben, am 20. Mai begonnen und am 13. Juli der Schlußkollaudierung unterzogen.

Wegen Durchführung der von der Gemeinde mit dem vorerwähnten Übereinkommen übernommenen Regulierung der Tiergartenbäche zwischen den Bassins und der Tiergartenmauer wurden die Verhandlungen eingeleitet und seitens der Gemeinde die bezüglichen Pläne dem k. u. k. Hofärar vorgelegt. Das Hofärar erklärte sich im allgemeinen mit ihnen einverstanden, es waren jedoch noch verschiedene Vorfragen bezüglich der Arbeitsdurchführung zu lösen, die im Berichtsjahre nicht zum Abschluße gelangten.

Eine größere Bauausführung bedeutet die Herstellung des Verwaltungsgebäudes in Hadersdorf-Weidlingau für den Aufsichts- und Erhaltungsdienst der Wienflußregulierung. Das Projekt wurde mit dem Stadtratsbeschlusse vom 17. September mit einem Kostenerfordernisse von 67.009 K genehmigt. Am 14. Oktober fand die Offertverhandlung statt, auf Grund des Stadtratsbeschlusses vom 17. Oktober wurden die

Baumeisterarbeiten dem Baumeister Gabriel Kröpfl mit einer Aufzählung von 6·5% übertragen. Die Arbeiten wurden noch im Oktober begonnen und der Fundamentsaushub, sowie teilweise die Mauerung ausgeführt; im November mußte jedoch wegen des eingetretenen Frostwetters die weitere Ausführung eingestellt werden.

Zugleich mit dem Baue des Gebäudes wurde ein Stück des zukünftigen Kanals ausgeführt, der seinerzeit den Sammelkanal im Wiener Gemeindegebiete mit dem Betonkanale der Wienflußregulierung in Weidlingau verbinden soll. Diese Arbeiten wurden an den Baumeister Heinrich Sikora vergeben und sind zum größten Teile noch im Berichtsjahre vollendet worden.

Behufs Bedienung des Sperrwerkes ergab sich die Notwendigkeit, einen eisernen Steg über das Mauerbachgerinne zwischen dem Aufsichtsgebäude und dem Plateau des Sperrwerkes herzustellen; die Arbeit wurde mit dem Stadtratsbeschlusse vom 31. Oktober an die Firma Anton Biro vergeben. Die Kosten betragen 3840 K.

Eine weitere größere Arbeit war die Ausräumung des Vorbassin, deren Kosten mit 22.060 K veranschlagt wurden. Die Vergebung erfolgte auf Grund der Offertverhandlung vom 24. Mai durch den Stadtratsbeschluß vom 24. Juni mit einer Aufzählung von 5%. Die Ausräumung war am 25. September vollendet.

Infolge der Wienflußregulierungsarbeiten hatten die Brunnen von 15 Realitäten in Hadersdorf-Weidlingau das Wasser verloren. Während bei einem Teile dieser Realitäten durch Vertiefung der Brunnen abgeholfen werden konnte, ist dies bei einem anderen Teile unmöglich gewesen; daher mußte entsprechend der der Kommission für Verkehrsanlagen bei der wasserrechtlichen Genehmigung auferlegten Verpflichtung für eine andere Art der Trinkwasserbeschaffung vorgesorgt werden. Die betreffenden Gebäude wurden durch einige Jahre durch Wasser aus der Hochquellenleitung versorgt, welches vom letzten Hydranten auf Wiener Gebiet zugeführt wurde. Wegen endgültiger Regelung dieser Frage wurden langwierige Verhandlungen durchgeführt, die endlich im Berichtsjahre zu einer befriedigenden Lösung gelangten, indem die Baron Loudon'sche Gutsverwaltung Hadersdorf, die bereits bei einigen Realitäten eine kleine Wasserleitungsanlage eingerichtet hatte, sich bereit erklärte, gegen eine Pauschalentschädigung von 80.000 K auch die Versorgung der in Betracht kommenden Realitäten mit Wasser zu übernehmen.

Die Verhandlungen begannen im Jänner; am 25. Jänner fand die wasserrechtliche Verhandlung statt. Da die Probepumpung ein befriedigendes Ergebnis lieferte, so wurden auf Grund des Gemeinderatsbeschlusses vom 12. Juli die entsprechenden Übereinkommen mit Ernst Freiherrn von Loudon, mit den beteiligten Realitätenbesitzern und mit der k. k. forstlichen Versuchsanstalt in Mariabrunn genehmigt.

Da der Vertrag mit den Realitätenbesitzern auch von der k. k. Bezirkshauptmannschaft Giezing-Umgebung vom wasserrechtlichen Standpunkte genehmigt wurde, so konnte sofort mit der Legung des Rohrnetzes und der Herstellung der Hausanschlüsse begonnen werden. Nach Beendigung dieser Arbeiten wurde am 26. Dezember die Zufuhr von Hochquellenwasser eingestellt.

Die Gemeinde beabsichtigte auch, die Wienflußbassin zur Eisgewinnung zu verwenden, so wie dies bereits beim Mauerbachbassin der Fall ist. Dem bezüglichlichen Ansuchen wurde jedoch von der Wasserrechtsbehörde keine Folge gegeben, weil der Staatstechniker eine Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit der Bassins befürchtete. Die dagegen eingebrachten Rekurse wurden sowohl von der k. k. n.-ö. Statthalterei, als auch

vom k. k. Eisenbahnministerium abschlägig beschieden. Die letzte Entscheidung wurde von der Gemeinde zur Kenntnis genommen und von der Einbringung einer Beschwerde an den k. k. Verwaltungsgerichtshof abgesehen.

Die Eisgewinnung am Mauerbach wurde dagegen wie bisher verpachtet, u. zw. mit dem Stadtratsbeschlusse vom 3. Dezember an den bisherigen Pächter.

Auch in diesem Jahre wurden mehrere Grenzberichtigungen durchgeführt, Käufe und Verkäufe, sowie Pachtverträge mit zahlreichen Anrainern abgeschlossen.

Eine von dem Besitzer des Weidlingauer Bades eingebrachte Klage wegen angeblich mangelhafter Herstellung der Badezuleitung wurde abgewiesen.

Auf dem der Kommission für Verkehrsanlagen gehörigen Grunde nächst dem neuen Aufsichtsgebäude befindet sich ein altes Wahrzeichen von Weidlingau, eine Pestsäule, zu der öfters Prozessionen hinausziehen. Da der Grund zur Parzellierung und Verbauung gelangt, wurde die Übertragung der Säule auf einen benachbarten geeigneten Platz und zugleich auch die Restaurierung derselben vom Stadtrate genehmigt.

#### Arbeiten im Stadtgebiete.

Die Sohlenauspflasterung in der Strecke vom Badhaussteg bis zur Verbindungsbrücke mit einem Kostenerfordernisse von 206.266 K 40 h war bereits im Vorjahre vom Stadtrate genehmigt worden. Die Arbeiten wurden an die Bauunternehmung Faccanoni & Brizzi mit einem 3%igen Aufschlage vergeben, am 2. März in Angriff genommen und am 30. Mai vollendet. Hiedurch war eine wichtige Arbeit zur Verhinderung der Einführung von Schotter und Sand in das untere betonierte Gerinne des Flusses ausgeführt worden.

Da das Hochwasser vom April 1900 in der noch nicht regulierten Strecke bei Hütteldorf die Sohle angegriffen und ungefähr 20.000 m<sup>3</sup> Material in die betonierte Strecke gebracht hatte, wurde geplant, die Auspflasterung der Sohle bis zu dem gepflasterten Gerinne der Weidlingauer Anlagen zu verlängern. Die Ausräumung des vorerwähnten Materiales wurde mit dem Stadtratsbeschlusse vom 19. April an Karl Hofmann übertragen und im Laufe des Frühjahres mit einem Kostenaufwande von 20.384 K zu Ende geführt.

Ein hervorragendes Objekt der Wienflußregulierung, dessen Ausbau bisher stark im Rückstande war, wurde in diesem Baujahre vollendet: Die Schönbrunner Schloßbrücke.

Nachdem die zwischen der Gemeinde und dem k. u. k. Hofärar, beziehungsweise dem Stadtbahnunternehmen bestehenden Differenzen gelöst waren, konnte am 6. Mai mit den Arbeiten begonnen werden. Vorerst wurde die Herstellung der architektonischen Arbeiten, Postamente und Ballustraden mit dem Kostenaufwande von 82.704 K vergeben, wovon 61.612 K der Wienflußregulierung und 21.092 K dem Stadtbahnunternehmen zur Last fielen. Erst nach weiterem Fortschritte dieser Arbeiten war es möglich, mit der Herstellung der Straßendecke und der Anschlüsse an die bestehenden Pflasterflächen zu beginnen. Dieselben erforderten zusammen einen Kostenbetrag von 167.792 K, wovon 71.000 K auf die Wienflußregulierung, 60.000 K auf die Stadtbahn und 36.792 K auf das kurrente Gemeindebudget entfielen. Die architektonischen Arbeiten wurden der Unternehmung Faccanoni & Brizzi, die Herstellung der Straßendecke der Firma Anton Poschacher und die Asphaltierung der Firma Cooper & Komp. übertragen.

Trotz verschiedener Störungen, insbesondere des Strikes der Steinmeze in Nabresina, war es möglich, die mittlere Fahrbahn, die für den Allerhöchsten Hof bestimmt ist, am 4. November zu vollenden. Am 24. November wurden die Pflasterungsarbeiten vollendet; am 9. Dezember fand die Schlusskollaudierung der architektonischen Arbeiten der Brücke statt. Die Geleise der Straßenbahn von der Habitzgasse längs des Wienflusses bis zur Winkelmannstraße wurden eingelegt, sodann konnte der Straßenanschluß am linken Ufer hergestellt werden.

Für die architektonische Ausgestaltung des Einwölbungsabschlusses nächst der Johannesgasse wurde ein neues Projekt der Architekten Ohmann und Hackhofer in Beratung gezogen. Statt der Steinverkleidung und reichen figurativen Ausschmückung soll ein vereinfachtes Projekt ohne Figuren unter teilweiser Verwendung billigen Materiales zur Ausführung gelangen. Der Gemeinderat hat in seiner Sitzung vom 18. Juni dieses vereinfachte Projekt mit einem Kostenersfordernisse von 508.631 K genehmigt, wovon 140.000 K aus dem Baukredite zu bestreiten sind; der übrige Betrag ist auf Grund eines für den vollständigen Ausbau der Wienflußregulierung zu beschaffenden weiteren Kredites von 3.000.000 K zu bedecken.

Begen Beschaffung dieses Kredites wurden Verhandlungen mit der Kommission für Verkehrsanlagen eingeleitet, die gegen Ende des Berichtsjahres dadurch gegenstandslos geworden sind, daß die Gemeinde die Aufnahme des 285 Millionen Kronen-Investitions-Anlehens beschlossen hat, wobei auch auf die Beschaffung der erwähnten 3 Millionen Kronen Rücksicht genommen wurde.

Begen dieser Verhandlungen war es nicht möglich, das neue Projekt zur Offertvergebung auszuarbeiten und konnten daher auch in diesem Jahre die Arbeiten noch nicht in Angriff genommen werden.

Auf den Flächen oberhalb der Einwölbung und neben dem Wienflusse wurden viele Straßenanschlüsse, Straßenbahnlegungen und gärtnerische Arbeiten vorgenommen, die aus den kurrenten Geldmitteln der Gemeinde bestritten wurden. In dieser Beziehung ist anzuführen die Erweiterung des Stadtparkes zwischen der Karolinen- und Stubenbrücke, die Legung der Straßenbahn in der Lothringerstraße zwischen der Johannesgasse und Pestalozzigasse, die Neupflasterung der Wienzeile, die Erweiterung des Penzinger Parkes, die Regulierung und Pflasterung der Lothringerstraße, die Neueinteilung der Marktstände auf der Einwölbungsfläche nächst dem Kärntnertormarkte, die gärtnerische Ausgestaltung der Hiezinger-Brücke, Neupflasterungen und Straßenumlegungen am Karlsplatz, Regulierung der Magdalenenstraße nächst dem Theater an der Wien, Legung der Straßenbahngeleise auf der neuen Straße am linken Wienufer zwischen der Schönbrunner Schloßbrücke und der Maria Theresien-Brücke.

Von den Brücken waren nur mehr einige im Rückstande. Am 27. Jänner war die Guldenbrücke fertiggestellt und kurz darauf auch der Belag derselben vollendet. Im Monate März erfolgte die Pflasterung mit Holzstöckeln und im April der Anstrich. Da die Probelastung am 13. April ein zufriedenstellendes Ergebnis hatte, konnte die Brücke dem Verkehre freigegeben werden.

Von den zur Ausschmückung der Hiezinger-Brücke bestimmten Adlern wurden am 4. Mai die Modelle in der Werkstätte übernommen.

Um den Zugang zur Wienflußsohle und die Rettung solcher Personen zu ermöglichen, die sich bei Eintritt eines Hochwassers im Wienflußbette befinden, wurden am linken Ufer Stiegenabgänge, am rechten Ufer Rettungsleitern hergestellt. Das bezügliche Projekt wurde vom Stadtrate am 28. August mit dem Kostenersfordernisse

von 40.456 K genehmigt. Die Stiegenabgänge, welche mit Pavillons überdeckt sind, wurden bis zum Schlusse des Jahres fertiggestellt; ebenso sind die Freitreppen benützlich eingerichtet worden. Die Anbringung der Rettungsleitern auf der Stadtbahnseite erforderte längere Verhandlungen mit der k. k. Staatsbahn-Direktion, die bis Ende des Jahres noch nicht abgeschlossen waren.

Für den zukünftigen Erhaltungsdienst der Wienflußregulierung wurde eine Organisation samt den dazu gehörigen Vorschriften ausgearbeitet, deren Genehmigung noch ausständig ist.

Zur Unterbringung der Werkzeuge und Materialien für die Erhaltung wurde auf dem Gebiete der Unratsstation in Baumgarten ein Depotschuppen errichtet. Von der Bauunternehmung wurden eiserne Aufzugsvorrichtungen angekauft, um das im Wienflusse zusammengekehrte Material mittels der Räumungsschächte zur Straßenhöhe aufzuziehen.

Zur Erhaltung der Wienflußregulierungs-Anlagen war ein Betrag von 60.000 K genehmigt worden, mit dem aber das Auslangen nicht gefunden wurde, weshalb mit Stadtratsbeschluß vom 12. Dezember ein Ergänzungskredit von 23.000 K genehmigt wurde.

Gegen Ende des Jahres wurde begonnen, verschiedene Arbeiten, wie die Reinigung des Wienflußbettes und die Herstellung von Kunetten am unteren Ende des Wienflusses, in eigener Regie durchzuführen.

Infolge der Regulierung und Sohlenpflasterung oberhalb der Verbindungsbahnbrücke mußten einige Anlagen zur Wasserentnahme für Fabriken nächst dem Wienflusse entsprechend umgeändert werden.

In dem Maße, als die Wienflußregulierungsbauten der Vollendung entgegen gehen, ergibt sich auch die Notwendigkeit, das Gerinne mit wissenschaftlichen Apparaten auszustatten, um Messungen vornehmen zu können. Zu Anfang des Jahres wurden am Wienflusse und Mauerbach je ein Limnigraph (selbsttätige Verzeichnung des Wasserstandes) sowie ein selbsttätiger Regenmesser und Feuchtigkeitsmesser aufgestellt. Gegen Ende des Jahres erfolgte die Anschaffung von Hochwasserflügeln nach dem beim k. k. hydrographischen Zentralbureau verwendeten Systeme.

Unterhalb der Stubenbrücke war die Anlage eines selbsttätigen Stauwehres geplant, welches die Aufgabe hat, die Niedervässer soweit zu stauen, daß die ganze Sohle im Stadtparkgebiete von der Stubenbrücke bis zum Einwölbungsende den Anblick eines einheitlichen Wasserspiegels bietet. Im Winter kann diese Fläche als Eislaufplatz Verwendung finden. Zur Durchführung dieses Projektes wurde seitens des Bauamtes im Monate Juli eine Vorlage erstattet und am 15. Oktober die Offertverhandlung abgehalten. Die dabei eingelangten Entwürfe wurden auf Grund des Stadtratsbeschlusses vom 28. November der wasserrechtlichen Behandlung zugeführt.

Da sich der Verkauf der Kollbahninstallation in die Länge zog, wurde die Schleppgleisanlage in Penzing dem Unternehmer abgelöst und wurden im Mai einige Umliegungen ausgeführt. Diese Arbeiten sichern die Abfuhr verkaufter Schienen zum Bahnhofe Penzing. Die Lokomotiven mit den dazu gehörigen Waggons und einer entsprechenden Zahl Schienen wurden zu günstigen Preisen an die Firmen Berndt, Döhning und Lehrmann verkauft, womit das gesamte rollende Material abgegeben war. Mit weiteren Schienenkäufen der Firma Berndt am 28. April schloß aber die Verkaufsperiode, da eine ungünstige Eisenkonjunktur eintrat. Es blieb noch ein Rest von Schienen und Kleinmaterial im Werte von ungefähr 200.000 K. Auf diesen Rest sind zahlreiche Offerte größerer Firmen gestellt worden, die aber alle wegen zu geringer Preise abgelehnt worden sind.

Infolge des Verkaufes des rollenden Materiales wurde die weitere Belassung der Lokomotivremise unnötig; diese wurde Ende August verkauft und abgebrochen.

Da die Gemeinde verschiedene Herstellungen gemacht hat, die entweder unmittelbar zufolge Vereinbarung zu Lasten der Stadtbahn ausgeführt worden sind, oder mittelbar auf die Stadtbahnarbeiten zurückzuführen sind, so wurden die bezüglichen Rechnungen der Kommission für Verkehrsanlagen übermittelt. Einige Beträge sind bereits der Gemeinde rückerstattet worden, während bezüglich anderer die Verhandlungen noch im Zuge sind.

Hinsichtlich des Bauabschlusses ist noch folgendes hervorzuheben: Am 13. Juni wurde die Ausräumung des in der Sohle angeschwemmten Schotter- und Sandes beendet, wobei sich zeigte, daß die Sohle keinen nennenswerten Schaden erlitten hat. Am 8. Juli wurden die Gefällsstufen in Hiezing der Schlußkollaudierung unterzogen.

Am 10. Dezember war die zweijährige Haftzeit der Wienflußregulierungsarbeiten in der Strecke Schikanedersteg bis Hiezing abgelaufen; die vorgefundenen Mängel waren im Verhältnisse zur Größe des Objektes nur geringfügig.

Im Monate Dezember gelangte die Revision der Schlußrechnung für die Bauarbeiten der Firma Peregrini Calderei, Giuseppe Feltrinelli & Co. in der Strecke vom Schikanedersteg bis zum Donaukanal zum Abschlusse; da jedoch wegen der Verrechnung einzelner Punkte noch Verhandlungen gepflogen werden mußten, konnten die restlichen Verdienstbeträge im laufenden Jahre nicht mehr ausbezahlt werden. Soweit sich die Differenzen auf die Arbeiten des Stadtbahn-Bauhofes Schikanedersteg-Hauptzollamt bezogen, sind sie bereits geordnet worden.

Die Abrechnungen der Unternehmungen Doderer, Göhl & Co., sowie Karl Schlimp & Eduard Skazil befanden sich am Ende des Jahres noch in der Überprüfung der städtischen Ämter, da auch hier verschiedene Streitfragen in Ordnung zu bringen sind.

Hochwässer sind im Berichtsjahre nur in geringer Höhe, und zwar am 13. April und 2. Juli eingetreten; das Wasser stieg etwas über die Hohlkehle der Sohle; besondere Schäden sind nicht zu verzeichnen.

Da die Vertiefung der Sohle des Donaukanales nicht in der wünschenswerten Weise betrieben wurde, so konnte auch am Wienflusse von der Marzerbrücke abwärts die projektgemäße Sohlenausräumung nicht durchgeführt werden und befinden sich daselbst größere Mengen angeschwemmten und abgelagerten Materiales. Um einige Ordnung zu schaffen und den Abfluß der Hochwässer zu erleichtern, wurde gegen Ende des Jahres die Herstellung entsprechender Rinetten in eigener Regie durchgeführt.

#### Oberes Wienflußgebiet.

Wie in den vergangenen Jahren wurde auch im Berichtsjahre ein Hauptgewicht darauf gelegt, daß die im oberen Wienflußgebiete vorhandenen Übelstände möglichst beseitigt werden. Es wurden daher bei der k. k. Bezirkshauptmannschaft Hiezing-Umgebung zahlreiche Anzeigen wegen mangelhafter Brücken und Ufer, sowie wegen Nichtbefolgung der seitens dieser Wasserrechtsbehörde erlassenen Aufträge erstattet; das gleiche Bestreben hat die Gemeinde bei mehrfachen wasserrechtlichen Verhandlungen zur Geltung gebracht.

### Sammelkanäle beiderseits des Wienflusses.

Nach Begräunung jener Objekte, die dem Baue des linken Sammelkanales in der Mollardgasse zwischen der Schwarzgasse und Brückengasse bisher im Wege gestanden waren, konnte der Umbau dieser Kanalstrecke durchgeführt werden; am 28. Jänner fand die Offertverhandlung statt.

Die Durchführung des ganzen linksseitigen Sammelkanales in der Mollardgasse ergab bei Vorlage der Schlußrechnung eine Kostenüberschreitung von 34.000 K, die mit Stadtratsbeschluß vom 3. Jänner 1902 genehmigt wurde. In der gleichen Kanalstrecke wurde ein Verbindungskanal von der Diefenbachgasse bis zur Räumungskammer beim Robingersteg ausgeführt; die Schlußkollaudierung fand am 5. April statt.

Wegen Überlastung des Sammelkanales bei der Maria Theresien-Brücke wurde die Anlage eines Überfallkanales in der vierfachen Allee vor Schönbrunn angeregt und durch Stadtratsbeschluß vom 18. Oktober mit dem Kostenbetrage von 14.383 K genehmigt. Am 22. November wurde die wasserrechtliche Verhandlung ohne Anstand abgehalten; der Kanal wurde noch im Berichtsjahre vollendet.

Gegenwärtig ist der linksseitige Sammelkanal aufwärts bloß bis zum Halterbache ausgebaut. Wenn der Kanal bis zur Gemeindegrenze beim Wolfen in der Au verlängert wird, so erübrigt dann nur mehr der Anschluß an den Betonkanal in Weidlingau, der bereits in der Strecke von der Weidlingauer Reichsstraßenbrücke bis zur Mündung des Mauerbaches in den Wienfluß hergestellt ist. Diese Verbindungsstrecke liegt auf dem Gebiete der Gemeinde Hadersdorf-Weidlingau; mit Rücksicht darauf, daß im Falle der Herstellung dieses Verbindungsstückes die Kanalisierung von Hadersdorf-Weidlingau ermöglicht würde, ist eine Verhandlung mit dieser Gemeinde wegen entsprechender Beitragsleistung geplant.

Wie bereits oben erwähnt wurde, ist ein Stück des projektierten Kanales bereits gleichzeitig mit dem Baue des Aufsichtsgebäudes ausgeführt worden.

Zum Schlusse wird noch erwähnt, daß das Schöpfwerk in Baumgarten, welches das Baumgartner Bad mit Wasser versorgt und indirekt das Spülwasser für die Unratsstation in Baumgarten liefert, am 31. Mai wasserrechtlich kollaudiert worden ist.

## B. Verkehrsmittel.

### a) Lohnfuhrwerk.

#### 1. Fiaker und Einspänner.

Hinsichtlich der Revision des Taxtarifes und der Betriebsordnung für die Fiaker und Einspänner im Wiener Polizeirayon obwalteten auch im Berichtsjahre dieselben Verhältnisse wie im Vorjahre; demnach konnte eine endgiltige Regelung dieser Fragen nicht vorgenommen werden.

Die Zahl der mit Taxameterapparaten ausgerüsteten Einspänner belief sich mit Ende 1901 auf 413, die der Taxameterfiaker auf 65. Die Taxameterapparate waren zum Teile von der österreichischen Taxameterunternehmung, zum Teile von der Internationalen Taxameterunternehmung beigelegt, und zwar hatten Apparate von der ersteren Unternehmung 401 Einspänner und 57 Fiaker, von der anderen Unternehmung aber bloß 12 Einspänner und 8 Fiaker (darunter 6 Automobile). Der Mietzins für die Apparate der österreichischen Taxameterunternehmung betrug 50 h per Tag, jener für die Apparate der Internationalen Taxameterunternehmung 44 h per Tag (ohne

Unterschied, ob für Fiaker oder Einspänner). An Aufmontierungsgebühr berechnete die österreichische Taxameterunternehmung 30 K per Wagen (Einspänner oder Fiaker), die Internationale Taxameterunternehmung 10 K für Fiaker und Einspänner, 50 K für Automobile. Denjenigen Fiakern, welche zuerst den Taxameter genommen hatten, wurde die Aufmontierungsgebühr seitens der österreichischen Taxameterunternehmung auf 15 K herabgesetzt.

Betreffs des mit Rundmachung der k. k. n.-ö. Statthalterei vom 6. Mai 1898 (L.-G. und B.-Bl. Nr. 20) festgesetzten Taxtarifes für Fahrten mit Taxameterwagen (Fiakern und Einspannern) leitete der Magistrat namens der Gemeinde Wien zufolge Stadtratsbeschlusses vom 4. Jänner 1901 eine Rechtsverwahrung an das k. k. Ministerium des Innern, da in diesem Falle entgegen der Bestimmung des § 51 des Gewerbegesetzes, wonach Maximaltarife im Sinne dieser Gesetzesstelle nur über Antrag der Gemeindevertretung festgestellt werden dürfen, mit der Tariffestsetzung vorgegangen worden war, ohne daß ein bezüglicher Antrag der Gemeinde Wien vorlag. In Erledigung dieser Rechtsverwahrung, welche insbesondere ausführte, daß es sich bei dem vorerwähnten Taxametertarife um einen neuen Maximaltarif und nicht bloß um Tariffestellungen innerhalb des Rahmens des bestehenden Maximaltaxtarifes für die Fiaker und Einspänner im Wiener Polizeirayon handle, da in vielen Fällen Fahrten nach dem Taxametertarife höher zu stehen kommen, als nach dem bestehenden allgemeinen Taxtarife, wurde dem Bürgermeister mit dem Statthaltereierlasse vom 24. April 1901, Z. 34.749, eröffnet, daß sich das k. k. Ministerium des Innern laut Erlasses vom 15. April 1901 nicht bestimmt gefunden hat, die von der Gemeinde Wien verlangte amtswegige Außerkraftsetzung des Taxametertarifes zu verfügen, da es an der Anschauung festhalte, daß die angefochtene Statthaltereirundmachung nur in Durchführung des § 37 der Statthaltereiverordnung vom 1. Dezember 1891, L.-G. und B.-Bl. Nr. 53, erlassen wurde und daß insbesondere der nur fakultativ festgesetzte Tarif für Taxameterwagen sich nur als eine nähere Präzisierung und Spezialisierung des seinerzeit über Antrag der Gemeinde Wien festgestellten Tarifes darstelle. Gegen diese Ministerialentscheidung wurde zufolge Stadtratsbeschlusses vom 11. Juni 1901 die Beschwerde beim k. k. Verwaltungsgerichtshofe eingebracht, worüber jedoch im Berichtsjahre nicht mehr entschieden wurde.

Die Frage der Lizenzgebührenpflichtigkeit der dem Otto Freiherrn von Czedit von der k. k. n.-ö. Statthalterei im Rekurswege verliehenen Lizenzen, von denen der größere Teil verpachtet, der andere Teil zumeist im Nichtbetriebe war, bildete den Gegenstand einer Verhandlung, die zufolge Gremialbeschlusses des Magistrates vom 4. Mai 1901, M.-Z. 124.817/00, zu dem Ergebnisse führte, daß an Otto Freiherrn von Czedit folgende rechtskräftig gewordene Entscheidung hinausgegeben wurde:

1. Die Einwendung gegen die Rechtmäßigkeit der Einhebung der Lizenzgebühren wird mit der Begründung zurückgewiesen, daß die Verordnung Kaiser Leopold I., auf Grund welcher die Lizenzgebühren eingehoben werden, bis heute noch nicht aufgehoben wurde und somit noch als Gesetz zurecht besteht.

2. Die weitere Einwendung, daß die politische Exekution, weil auf keinem Gesetze beruhend und weil kein Zahlungsauftrag zugestellt wurde, nicht zulässig sei, wird mit dem Bedenken zurückgewiesen, daß die politische Exekution zur Hereinbringung rückständiger Lizenzgebühren sich auf die Bestimmung des § 4 der kaiserlichen Verordnung vom 20. April 1854, R.-G.-Bl. Nr. 96 gründet und der Zahlungsauftrag durch die Zustellung der Lizenzbüchel erfolgt ist.

3. Die Lizenzgebühr samt der Platzreinigungsgebühr wird aus Billigkeitsrücksichten für alle faktisch nicht betriebenen Lizenzen unter Nachsicht des Umstandes, daß die Anzeige von der Nichtinbetriebsetzung nicht rechtzeitig erstattet wurde, für die Zeit des Nichtbetriebes in Abrechnung gebracht; für jene Lizenzen, bezüglich welcher die Außerbetriebsetzung im Sinne des § 53 der

Gewerbeordnung rechtzeitig zur Anzeige gebracht wurde, wird die Lizenzgebühr samt der Platzreinigungsgeld vom ersten des nach Ablauf von vier Wochen — vom Tage der erstatteten Anzeige an gerechnet — nächstfolgenden Monates an in Abrechnung gebracht.

4. Nach Eintritt der Rechtskraft dieser Entscheidung wird die Feststellung der zu entrichtenden Lizenz- und Platzreinigungsgeldern und die entsprechende Regelung der Einzellizenzkonten erfolgen.

5. Die behufs Vermeidung weiterer Exekutionsschritte erlegten Sicherstellungen von zusammen 11.017 K 23 h samt den von selbst entfallenden Coupons werden behufs Deckung der rückständigen Lizenz- und Platzreinigungsgeldern bis auf weiteres in hierämlicher Verwahrung behalten. —

Schließlich sei noch erwähnt, daß Otto Freiherr von Czedit hinsichtlich der Anbringung der Taxaristafeln sowie der Verwendung von Transparent-avisi im Innern der Taxameterwagen Vorschläge an die k. k. n.-ö. Statthalterei erstattete, worauf der Magistrat mit Erlaß der k. k. n.-ö. Statthalterei vom 27. Februar 1901 aufgefordert wurde, sich im Einvernehmen mit der k. k. Polizeidirektion über diese Vorschläge zu äußern. Eine Verfügung wurde in dieser Angelegenheit im Berichtsjahre nicht mehr getroffen. —

Hinsichtlich der Anzeigen über den Nichtbetrieb von Fiaker- oder Einspännerlizenzen gab das k. k. Zentralfax- und Gebührenbemessungsamt unter dem 4. Jänner 1901 bekannt, daß diese Anzeigen einer Stempelpflicht nicht unterliegen. —

Der beim konzessionierten öffentlichen Lohnfuhrwerke in Wien zutage getretene allgemeine Notstand veranlaßte einige Mitglieder des Gemeinderates sowie die Wiener Einspännergenossenschaft, die Aufhebung der Lizenzgebühren im allgemeinen oder wenigstens Erleichterungen, beziehungsweise Ermäßigungen anzuregen. Eine Entscheidung über diese Anträge erfolgte im Berichtsjahre nicht.

Die Neusystemisierung der Fiaker- und Einspännerstandplätze wurde mit Ausnahme der Standplätze des VI., XIV. und XV. Bezirkes zu Ende geführt. Hinsichtlich der genannten Bezirke bildete die strittige Frage der Einteilung jener Einspänner, die außer dem fixen Standplätze Westbahnhof noch Aufstellungsorte im VI., XIV. und XV. Bezirke beziehen, das Hindernis der endgiltigen Regelung. —

Im Automobilbetriebe standen zu Ende des Jahres 6 Fiaker, die von der registrierten Genossenschaft „Automobil“, der Pächterin der Gustav Migotti'schen Lizenzen, in Verkehr gebracht wurden.

Wie bereits im vorjährigen Berichte erwähnt, war dem Gustav Migotti schon anlässlich der Konzessionsverleihung bekanntgegeben worden, daß er sich vor Aufnahme des Betriebes wegen Überlassung des zur Aufstellung der Motowagen bestimmten Straßengrundes an die Gemeinde Wien als Eigentümerin dieses Straßengrundes zu wenden, beziehungsweise deren Zustimmung zur Standplatzbenützung zu erwirken habe. Demnach schritt die registrierte Genossenschaft „Automobil“ als Pächterin der Migotti'schen Automobilfiakerlizenzen um die Erteilung der Bewilligung zur vorerwähnten Straßengrundbenützung ein. Darüber beschloß der Stadtrat am 8. Februar, die erbetene Zustimmung der Gemeinde zur Benützung der auf öffentlichem, der Gemeinde Wien gehörigen Straßengrunde befindlichen Standplätze für Automobilfiaker unter Aufrechterhaltung des Rechtsstandpunktes, daß für diese Benützung des öffentlichen Straßengrundes die Zustimmung der Gemeinde erforderlich ist und daß letztere diese Zustimmung von der Zahlung eines Platz- oder Anerkennungszinses abhängig machen kann, mit dem Vorbehalte auszusprechen, daß sich die Gemeinde für den Fall des Obfiegens in der diesfalls beim k. k. Verwaltungsgerichtshofe anhängigen Streitangelegenheit das Recht wahr, für die Benützung eines der bezüglichen Standplätze durch einen Automobilfiaker vom Zeitpunkte der wirklichen Benützung angefangen einen entsprechenden Platz- oder Anerkennungszins vorzuschreiben.

Bald darauf gelangte die in Betracht kommende Rechtsfrage zur endgiltigen Austragung vor dem k. k. Verwaltungsgerichtshofe, der nach der am 24. April 1901 durchgeführten öffentlichen mündlichen Verhandlung die Beschwerde der Gemeinde Wien mit Erkenntnis, Z. 3216, teils als unzulässig, teils als unbegründet abwies.

Wegen der prinzipiellen Bedeutung dieses Erkenntnisses für die Gemeinde Wien werden im folgenden die Entscheidungsgründe angeführt:

Mit dem Dekrete vom 4. November 1899, Z. 184.062 hatte der Wiener Magistrat „als politische Behörde I. Instanz“ dem Gustav Migotti in Wien die Konzession zum Personentransporte im Sinne des § 15, Punkt 4 der Gewerbeordnung mit sechzehn durch elektrische Kraft bewegten, mit selbsttätigen Fahrpreisanzeigern (Taxametern) für den Triebetrieb versehenen Automobilwagen erteilt und die für je zwei dieser Wagen bestimmten, im ersten Wiener Gemeindebezirke gelegenen acht Standplätze bekannt gegeben.

Dem war jedoch noch der Zusatz beigelegt worden, daß Gustav Migotti sich vor Aufnahme des Betriebes wegen Überlassung des zur Aufstellung der Automobile bestimmten Straßengrundes an die Gemeinde Wien als Grundeigentümerin zu wenden und deren Zustimmung zu dieser Benützung des Straßengrundes für Zwecke seines Gewerbes zu erwirken habe.

In Stattgebung eines diesfalls von Gustav Migotti überreichten Rekurses hat die k. k. n.-ö. Statthalterei unterm 12. Februar 1900, Z. 7628, den angeführten Zusatz, welchen sie als Bedingung der Konzessionserteilung bezeichnete, einerseits als in den Bestimmungen der Gewerbeordnung nicht begründet, andererseits als den Wirkungsbereich der Gewerbebehörde überschreitend, behoben.

Über den hiegegen seitens der Gemeinde Wien überreichten Rekurs hat nun das k. k. Ministerium des Innern mit seinem heute angesprochenen Erlasse die Statthalterei-Entscheidung aus ihren Gründen bestätigt und hiezu noch bemerkt, daß auch die von Migotti am 28. Oktober 1899 zu Protokoll gegebene Erklärung, er sei bereit, für den zu Standzwecken ihm überlassenen städtischen Grund einen jährlichen Zins in jener Höhe zu bezahlen, welche als den Verhältnissen entsprechend angesehen werden könne, den Wiener Magistrat zur Aufstellung der von der Statthalterei behobenen Bedingung nicht berechtigen konnte, da sie dem Inhalte nach von dem Satze im magistratischen Konzessionsdekrete wesentlich verschieden sei. Die Einwendung, daß der Grund der Standplätze ein Eigentum der Gemeinde Wien ist, erscheine nicht zutreffend, da es sich um der allgemeinen Benützung freistehende Gründe handle, und der Transportunternehmer, insofern er den ihm gewerbepolizeilich angewiesenen Standplatz oder Fahrweg gebraucht, dies nur im Rahmen der freistehenden allgemeinen Benützung tue, und von dieser ebensowenig ausgeschlossen werden könne, als ein anderes Gefährte, das auch zeitweilig den für seinen Stand oder seine Bewegung erforderlichen Platz ausschließlich einnehme.

Der Verwaltungsgerichtshof hatte vor allem in Gemäßheit des § 4 des Gesetzes vom 22. Oktober 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36, ex 1876, seine Zuständigkeit zur Entscheidung von amtswegen wahrzunehmen und zu diesem Ende folgendes zu erwägen:

Daß es in die Kompetenz der Gewerbebehörden gehört, nicht nur die nach § 15, Absatz 4 der Gewerbeordnung für den Betrieb des Personentransportgewerbes erforderliche Konzession zu erteilen, sondern auch dem Konzessionär die Standplätze, welche als solche seitens der Gewerbebehörde für geeignet befunden werden, als fixe Standplätze anzuweisen, ist von der Beschwerde zugegeben und bedarf daher keiner weiteren Begründung; demnach stellt sich also der erstinstanzliche Bescheid vom 4. November 1899, Z. 184.062, nicht anders denn als eine im Sinne der §§ 15, 3, 4 und 144 der Gewerbeordnung vom Magistrate als politische Behörde I. Instanz, das heißt als Gewerbebehörde hinausgegebene Konzessionserteilung dar. Allerdings enthielt dieser Bescheid auch noch den berührten Zusatz betreffend die erforderliche Zustimmung der Gemeinde Wien zur Straßengrundbenützung.

Allein — vorläufig ganz abgesehen von der Frage, ob und wann eine solche Zustimmung erforderlich ist — ist jedenfalls klar, daß die politische Behörde, und als solche hat der Magistrat ausdrücklich entschieden, aus der Gewerbeordnung nicht verhalten war, diesen Beisatz seinem Konzessionsdekrete beizufügen und daß durch die Weglassung desselben sich die Gemeinde Wien als solche in ihren Rechten niemals hätte verletzt erachten können; daraus folgt aber, daß der Verwaltungsgerichtshof gar nicht zu prüfen hatte, ob sich der berührte Zusatz zur Konzessionserteilung als eine dem Gesetze entsprechende oder nicht entsprechende Bedingung, oder

überhaupt als Bedingung oder aber als Belehrung darstelle, denn insofern das Ministerium des Innern lediglich in Bestätigung der Statthaltereientscheidung diesen Zusatz behob und solchermaßen als Gewerbebehörde III. Instanz die von der Gewerbebehörde I. Instanz erteilte Konzession einer Korrektur unterzog, kam es, wenn es auch ein Organ der Gemeinde Wien war, das als Gewerbebehörde I. Instanz fungiert hatte, gar nicht in die Lage, Rechte der Gemeinde Wien zu verletzen, und es mußte daher die Beschwerde der Gemeinde Wien, insofern sie sich gegen diesen Teil der angefochtenen Entscheidung richtet, im Sinne des § 2 des Gesetzes vom 22. Oktober 1875, N.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, als unzulässig zurückgewiesen werden.

Soweit nun aber die Beschwerde nicht gegen diesen Teil der angefochtenen Entscheidung streitet, handelt es sich ihr nicht um Einwendungen gegen die Erteilung der Konzession, sondern um das vom Ministerium des Innern negierte Recht der Gemeinde Wien, die durch den Gewerbebetrieb des Gustav Migotti bedingte Benützung der öffentlichen Straßen zuzugestehen.

Nun ist auch allerdings die „Erteilung einer Konzession“ von der „Aufnahme des konzessionierten Betriebes“ begrifflich und rechtlich streng auseinander zu halten; und so wie nicht übersehen werden könnte, daß etwa die Aufnahme eines Fabrikbetriebes nicht nur der behördlichen Konzession, sondern naturgemäß auch der Zustimmung des Eigentümers der Betriebsanlage dienenden Realität bedarf, so muß, da nach den einschlägigen Bestimmungen der Gewerbeordnung mit der Konzession zum Personentransporte nicht auch schon das Recht auf die Benützung von Grund und Boden verliehen wird, wohl auch anerkannt werden, daß die Frage, ob denn die Aufnahme des Betriebes der dem Gustav Migotti erteilten Konzession ohne Zustimmung der Gemeinde Wien als der Eigentümerin des Grundes der dem Konzessionär zugewiesenen Standplätze, oder nur mit solcher Zustimmung erfolgen könne, wohl nicht ohne Berührung der Rechtssphäre der Gemeinde Wien beantwortet zu werden vermöchte.

Wenn daher die angefochtene Entscheidung in Übereinstimmung mit ähnlichen Ausführungen der Statthaltereie in ihrem zweiten Teile ausspricht, daß es sich hier um der allgemeinen Benützung freistehende Gründe handle und der Transportunternehmer, insofern er den ihm gewerbepolizeilich angewiesenen Standplatz oder Fahrweg gebraucht, dies nur im Rahmen der freistehenden allgemeinen Benützung tun, und von dieser ebensowenig ausgeschlossen werden könne, als ein anderes Gefährte, so wurde hiemit direkte über das Maß der durch den usus publicus der Ausübung des Eigentumsrechtes der Gemeinde Wien an dem öffentlichen Straßengrunde gesetzten Schranken abgesprochen, und in dieser Richtung muß also allerdings die Ministerialentscheidung der Anfechtung vor dem Verwaltungsgerichtshofe seitens der Gemeinde Wien unterliegen.

Indem hiernach der Verwaltungsgerichtshof in die meritorische Prüfung des umstrittenen Rechtsverhältnisses einging, hatte er vor allem zu würdigen, daß es von keiner Seite bestritten wird und es einer Beweisführung daher nicht erst bedarf, daß die Gemeindestraßen, welche hier in Betracht kommen, im Eigentume der Gemeinde Wien stehen, daß sie sich als ein Gemeindegut im Sinne der §§ 286, 287, 288 und 290 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches darstellen, und daß insolgedessen dem Eigentumsrechte der Gemeinde Wien die an diesen Straßen haftende Last des Gemeingebrauches gegenübersteht. Nur über das Wesen dieses Gemeingebrauches, nur darüber herrscht Streit zwischen den Parteien, ob die mit dem Betriebe des dem Gustav Migotti konzessionierten Personentransport-Gewerbes verbundene Benützung des Straßengrundes sich als ein solcher Jedermann freistehender Gemeingebrauch an öffentlichem Gute darstelle und daher auch ohne besondere Bewilligung der Gemeinde Wien gestattet sein solle, oder ob dem nicht so sei.

Bei der Entscheidung dieser Streitfrage ist nun einerseits der Begriff des Gemeingebrauches, andererseits die Eigentümlichkeit des dem Gustav Migotti verliehenen Gewerbes in Betracht zu ziehen und zu umschreiben. In ersterer Beziehung ist festzustellen, daß unter dem, offenbar ein Gebilde des öffentlichen Rechtes darstellenden Gemeingebrauche ein solcher Gebrauch verstanden werden muß, welcher der Bestimmung des Objektes entspricht und den gleichen Gebrauch seitens aller anderen Berechtigten nicht hindert, also ein rechtlich gleicher, keinerlei Vorrecht in sich schließender Gebrauch.

Diese Begriffsbestimmung auf den Betrieb des im § 15, Punkt 4 der Gewerbeordnung umschriebenen Gewerbes angewendet, ergibt nun aber, daß die mit diesem Betriebe verbundene und durch ihn bedingte Benützung des öffentlichen Straßengrundes durchwegs als der Jedermann freistehende Gemeingebrauch am öffentlichen Gute erkannt werden kann. Denn es wird

nicht bestritten und entspricht auch der oben aufgestellten Begriffsbestimmung des Gemeingebrauches, daß das Gehen und Befahren des Straßengrundes zu was immer für Zwecken, also auch insbesondere zu Zwecken des Betriebes des Personen- oder Sachtransportgewerbes, in den Rahmen des auf einem öffentlich-rechtlichen Titel beruhenden, Jedermann zustehenden Gemeingebrauches der Straßen fällt. Hiemit ist aber auch ebenso zweifellos die Möglichkeit und beziehungsweise das Befugnis sowohl des Fußgängers als auch des Fahrenden gegeben, zeitweise, und zwar für kürzere oder längere Zeiträume, stehen zu bleiben und den Straßengrund sohin auf demselben Punkte aus was immer für Gründen wartend zu benützen. Hiedurch wird zwar allerdings der gleichzeitige Gebrauch des okkupierten Punktes der Straße für andere Berechtigte zum Gehen, Fahren oder Warten zeitweise ausgeschlossen; allein daselbe findet wohl auch beim Gehen und Fahren selbst statt und der durch das Warten auf einem bestimmten Punkte gemachte Gebrauch ist keinesfalls ein solcher, welcher ein Vorrecht des Wartenden gegenüber anderen Berechtigten, welchen das gleiche Befugnis auf einem eben nicht okkupierten Punkte der Straße zustehe, involvieren würde.

Jede andere Auffassung würde zu der gewiß absurden Anschauung führen, daß ein Lohnfuhrwerk, welches auf offener Straße, wenn auch noch so lange Zeit hindurch, auf seinen Eigentümer wartet, einen den zulässigen Gemeingebrauch überschreitenden, sohin der Bewilligung des Eigentümers der Straße bedürftigen Gebrauch von dem Straßengrunde mache. Daß aber in dieser Beziehung für den Eigentümer eines Fuhrwerkes, welcher daselbe dritten Personen zur entgeltlichen Benützung bereit hält, etwas anderes gelten sollte, als für den Eigentümer eines Fuhrwerkes, welcher das letztere zu seinem eigenen Gebrauche benützt, könnte wohl nicht im Ernste behauptet werden.

Hiebei ist nun allerdings nicht ausgeschlossen, daß dieser oder auch jeder anders geartete Gemeingebrauch des Straßengrundes oder eines Teiles desselben für kürzere oder längere Zeit, für alle oder für einzelne und zu gunsten aller oder gewisser Klassen oder Kategorien von Gemeingebrauchsberechtigten aus verkehrs- oder sicherheitspolizeilichen Gründen beschränkt, beziehungsweise aufgehoben wird, wie dies beispielsweise bei einzelnen Straßen zeitweise während öffentlicher Aufzüge oder während öffentlicher Unruhen, dann dauernd an Punkten des Zusammenströmens großer Massen durch Sonderung des Aufstellungsplatzes für das Fuhrwerk von dem Platze für die Fußgänger oder endlich durch Reservierung von gewissen Teilen der Straße für Reisende, Radfahrer u. s. w. unter Anschluß aller Anderen geschieht.

Es muß hier sofort bemerkt, und wird später des Näheren ausgeführt werden, daß — obwohl dies für die Entwicklung des Begriffes des Gemeingebrauches ohne Belang ist — die verkehrspolizeiliche Regelung des Gebrauches des Straßengrundes durch Lohnfuhrwerk anlässlich der Konzessionierung eines solchen Betriebes in den Wirkungskreis der Gewerbebehörde fällt.

Jedenfalls geht aber aus dem Vorgesagten hervor, daß das Recht des gleichen Gebrauches der Straße seitens aller Berechtigten nicht darin besteht, daß jeder Einzelne zu jeder Zeit und jeden Punkt des Straßengrundes in beliebiger Weise benutzen kann, sondern nur darin, daß nicht einem oder mehreren Einzelnen unter Statuierung eines Vorrechtes für Andere, die Möglichkeit entzogen werden darf, die Straße überhaupt zur Erreichung der Zwecke, für welche sie besteht und so, wie sie besteht, zu benützen, ohne daß es darauf ankommt, ob Jeder die Straße auf jedem Punkte in der angegebenen Weise benutzen kann.

Was nun den vorliegenden Fall anbelangt, so will die Beschwerde in dem Umstande, daß die in Frage stehenden Lohnfuhrwerke fixe Standplätze, von deren gleichartiger Benützung Andere ausgeschlossen seien, benützen, eine Überschreitung des Gemeingebrauchsrechtes erblicken, zumal hiedurch ein Vorrecht dieser Fuhrwerke gegenüber anderen Berechtigten begründet werde, woraus folge, daß diese Benützung nur mit Zustimmung des Eigentümers des Straßengrundes, das ist der Gemeinde Wien, erfolgen könne.

Aus dem Obengesagten ergibt sich jedoch, daß die Benützung eines bestimmten Punktes der Straße zum Warten von Seite der Gehenden und Fahrenden, mithin auch von Seite der Lohnfuhrwerke, keine Überschreitung des Gemeingebrauchsrechtes und keine unzulässige Beschränkung der anderen Berechtigten involviere, insoweit die letzteren hiedurch nicht an der Erreichung des Verkehrszweckes auf dem übrigen Teile des Straßengrundes überhaupt gehindert werden, wobei von etwaigen behördlichen Beschränkungen des so gearteten Gemeingebrauches aus verkehrs- oder sicherheitspolizeilichen Gründen abgesehen ist.

Würde aber in dieser Art des Straßengebrauches tatsächlich eine unzulässige Einschränkung des gleichen Gebrauches durch andere erblickt werden können, dann wäre er überhaupt unzulässig

und könnte auch mit Zustimmung des Eigentümers des Straßengrundes, dessen Eigentumsbefugnisse doch eben durch den Bestand des Gemeingebrauchsrechtes beschränkt sind, nicht zulässig werden.

Die Entscheidung in dieser Beziehung steht bei Konzessionierung eines Lohnfuhrwerks-Gewerbes, wie schon erwähnt, der Gewerbebehörde zu.

Daß jedoch die in Rede stehenden Fuhrwerke fixe Standplätze benützen, mithin einerseits andere Fuhrwerke von der Benützung derselben Standplätze ausschließen, andererseits aber auch selbst an die ausschließliche Benützung derselben gebunden sind, involviert überhaupt kein von denselben in Anspruch genommenes Vorrecht, sondern eine Einschränkung ihres eigenen Gemeingebrauchsrechtes, welche von der Gewerbebehörde im Interesse des Verkehrs und insbesondere im Interesse des der Verkehrsmittel bedürftigen Publikums, also gerade der Gemeingebrauchsberechtigten, verfügt wird und welcher sich die betroffenen Fuhrwerke ebenso wie alle Anderen aus verkehrspolizeilichen Gründen unterwerfen müssen.

Da sonach diese Fuhrwerke, insoweit sie nicht durch Verfügungen der Gewerbebehörde hierin beschränkt sind, von dem Straßengrunde keinen anderen Gebrauch machen, als den, zu welchem derselbe bestimmt ist und welchen alle Anderen zu machen berechtigt sind, so bedarf es hiezu keiner Einwilligung des Eigentümers des Grundes.

Insoferne aber die Beschwerde wider die angefochtene Entscheidung noch geltend macht, daß auch die Kompetenz der Gemeinde Wien, beziehungsweise ihrer Organe als Lokalpolizeibehörde gewahrt und daher auch ihre Entscheidung in dieser Richtung eingeholt werden müsse, bevor ein Standplatz tatsächlich dem Konzessionsinhaber zur Benützung übergeben werde, so konnte der Verwaltungsgerichtshof, wie schon oben erwähnt, auch diese Einwendung nicht als zutreffend erachten.

Allerdings obliegt im Sinne der allgemeinen Norm des § 46, Absatz 3, des Statutes die Handhabung der Verkehrs- und Straßenpolizei der Gemeinde im selbständigen Wirkungskreise. Allein diese allgemeine Norm vermag den für die Konzessionierung des Lohnfuhrwerkes erlassenen Spezialbestimmungen der Gewerbeordnung gegenüber nicht Stand zu halten, welche augenscheinlich die Ob Sorge für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs anlässlich der Verleihung einer solchen Konzession den Gewerbebehörden überträgt. Der § 15, Absatz 4 der Gewerbeordnung erklärt das Gewerbe desjenigen, welcher an öffentlichen Orten Personentransportmittel zu Jedermanns Gebrauch bereit hält, für ein konzessioniertes Gewerbe, dessen Verleihung hienach nur durch die Gewerbebehörde erfolgen kann; daß hiebei auch die Bestimmung des öffentlichen Ortes, an welchem die Transportmittel bereit zu halten sind, in die Kompetenz der Gewerbebehörde fällt, ist klar und wird auch, wie schon oben erwähnt wurde, von der Beschwerde ausdrücklich zugegeben. Daß bei dieser Bestimmung des Ortes auch verkehrspolizeiliche Rücksichten und Momente in Frage kommen, liegt auf der Hand und demgemäß schreibt auch der § 23, letzter Absatz, der Gewerbeordnung vor, daß die Verleihung der im § 15 aufgeführten Gewerbe überdies davon abhängig ist, daß vom Standpunkte der Verkehrspolizei gegen den beabsichtigten Betrieb kein Anstand obwaltet.

Wenn nun weiters der § 141, Absatz 1 und 2, anordnet, daß die politischen Verwaltungsbehörden erster Instanz auch die erste Instanz in Gewerbeangelegenheiten (Gewerbebehörden) sind, und ihnen die Handhabung der Gewerbevorschriften obliegt, so ist klar, daß nach dem Willen und dem Wortlaute des Gesetzes bei der Konzessionierung eines Personaltransportgewerbes alle von der Gewerbeordnung getroffenen Vorschriften, also auch die Vorschrift des § 23, letzter Absatz, betreffend die Handhabung der Verkehrspolizei, von der Gewerbebehörde wahrzunehmen sind.

Die Beschwerde war demnach teils als unbegründet, teils als unzulässig abzuweisen.

Mit im wesentlichen gleicher Begründung wurden auch, und zwar mit den Erkenntnissen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes vom 24. April 1901, Z. 3221 und 3222, die Beschwerden der Gemeinde Wien betreffs der Standplatz- beziehungsweise Straßengrundbenützung durch Otto Freiherrn von Czedit und Max Unger beziehungsweise Wenzel Turinsky teils als unbegründet, teils als unzulässig abgewiesen. —

Die außerordentlich hohen Betriebskosten veranlaßten die registrierte Genossenschaft „Automobil“, in zwei beim Magistrat, beziehungsweise der k. k. n.-ö. Statthalterei eingebrachten Eingaben um Aufhebung der Zeittaxe und Erhöhung der Streckentaxe für die Automobilfahrer zu ersuchen und weiters die Anordnung zu erbitten, daß, wenn mehr als drei Personen das Automobil benützen, für jede weitere Person

eine Krone Aufzahlung zu leisten sei. Auch diesfalls beauftragte die k. k. n.-ö. Statthalterei mit Erlaß vom 16. November 1901, Z. 101.284, den Magistrat, das Verfahren gemäß § 51 des Gewerbegesetzes wegen Festsetzung eines eigenen Maximaltarifes für das konzessionierte öffentliche Automobillohnfuhrwerk einzuleiten, welchem Auftrage der Magistrat entsprach, ohne daß jedoch im Berichtsjahre die Verhandlung zu Ende geführt werden konnte. —

**Ziaker.** — Die Zahl der Ziakerkonzessionen, die im Jahre 1901 keine Vermehrung erfuhr, belief sich nach dem vom Magistrate geführten Kataster auf 1010. Die bezügliche Angabe des Vorjahres ist dahin richtigzustellen, daß in die damals angeführte Zahl (997) nur die mit Ende 1900 tatsächlich in Verkehr gebrachten (3) Automobilziaker einbezogen wurden, während die Gesamtzahl der verliehenen Ziakerlizenzen mit Hinzurechnung aller 16 Automobilziakerlizenzen auch schon im Vorjahre 1010 betrug.

Ein neuer fixer Ziakerstandplatz wurde im Berichtsjahre nicht errichtet, dagegen mußten der bestehende Wechselstandplatz III., Rennweg 24 in die Jacquingasse vor das Haus Nr. 1 und jener im IV. Bezirke, Favoritenstraße 2 vor das Haus IV., Wiedner Hauptstraße 22 und IV., Schleismühlgasse 1 verlegt werden. Endlich wurde den Ziakern des Standplatzes I., Rauhensteingasse gestattet, ihren Standplatz dadurch zu erweitern, daß zwei Ziakerwagen vor dem Hause I., Himmelfortgasse 1 aufgestellt werden.

Änderungen hinsichtlich der Ausdehnung (Platzbestimmung) von Ziakerstandplätzen wurden verfügt: Betreffs des Standplatzes I., Neuer Markt mit Erledigung vom 13. November, betreffs des Wechselstandplatzes II., Asperngasse 2—6 mit Erledigung vom 22. Juli und betreffs des Standplatzes VII., Zollergasse 1—9 (Mariahilferstraße 67—71 a) mit Erledigung vom 28. Februar.

Hinsichtlich der Ziakerstandplätze I., Am Hof und I., Freieung wurde die Wagenaufstellung zur Marktzeit unter Berücksichtigung der für den Fuhrwerksverkehr Am Hof, auf der Freieung und auf dem Judenplaz erlassenen Magistratskundmachung vom 29. August 1901, Z. 96.944/XV ex 1900, mit Erledigung vom 3. Dezember näher geregelt. Endlich wurde die Aufstellung der zur Theaterzeit bei dem Deutschen Volkstheater erscheinenden Ziaker mit Erledigung vom 6. Mai 1901 geregelt.

**Einspänner.** — Eine Vermehrung der Einspännerkonzessionen fand im Jahre 1901 nicht statt. Die Gesamtzahl der Einspänner betrug daher gleichwie im Vorjahre nach dem vom Magistrate geführten Kataster 1794.

Ein neuer Einspännerstandplatz wurde vom Magistrate im III. Bezirke nächst dem Hotel Belvedere und zwar vor dem Hause III., Landstraße Gürtel Nr. 23 errichtet und später vor das Haus III., Landstraße Gürtel Nr. 13 verlegt. Infolge Rekursentscheidung der k. k. n.-ö. Statthalterei erhielt ferner Otto Freiherr von Czedit einen neuen Einspännerstandplatz im I. Bezirke, Heßgasse vor dem Hause Nr. 7 für zwei Taxameterwagen zugewiesen, welcher Standplatz später (ebenfalls wieder im Rekurswege) auf einen dritten Wagen erweitert und schließlich vor das Haus Nr. 8 der Heßgasse auf die gegenüberliegende Straßenseite verlegt wurde. Ferner wurden von der k. k. n.-ö. Statthalterei im Rekurswege neue Einspännerstandplätze für Taxameterwagen im IV. Bezirke, Frankenberggasse vor dem Hause Nr. 14 und im XIX. Bezirke, Hasenauerstraße vor dem Hause Nr. 18 geschaffen. Beide Standplätze mußten später infolge Beschwerden der beteiligten Hauseigentümer vor andere Häuser der vorbezeichneten Straßen verlegt werden.

Die Einspänner des Standplatzes I., Gijelastraße (früher verlängerte Kärntnerstraße) erhielten die Bewilligung, drei Wagen in der Akademiestraße, vor dem Hause Nr. 9, jene des Standplatzes VI., Gumpendorferstraße 2—4 die Bewilligung, fünf Wagen in der Rößlergasse, vor dem Hause Nr. 13, jene des Standplatzes VIII., Laudongasse—Schlüsselgasse die Bewilligung, fünf Wagen in der Universitätsstraße vor den Häusern Nr. 9 und 11 und jene des Standplatzes X, Kolombusplatz die Bewilligung, drei Wagen vor dem Hause X., Himbergerstraße 64 aufzustellen.

Verfügungen hinsichtlich der Aufstellung der Einspänner wurden ferner noch getroffen mit den Magistratserscheidungen vom 30. Jänner 1901 betreffs des Standplatzes I., Gonzagagasse 13—23, vom 30. Oktober 1901 betreffs des Standplatzes I., Johannesgasse 14 und vom 13. November 1901 betreffs des Standplatzes I., Neuer Markt.

Hinsichtlich des Fuhrwerksverkehrs I., Am Hof und Freieung zur Marktzeit wurden, wie bereits oben hinsichtlich der Fiaker erwähnt, entsprechende Verfügungen mit der Magistratserscheidung vom 3. Dezember getroffen.

Standplatzverlegungen kamen im Berichtsjahre betreffs der nachfolgenden Einspännerstandplätze vor: Der Standplatz I., Heßgasse 7 wurde auf die gegenüberliegende Straßenseite vor das Haus Heßgasse 8, der Standplatz I., Gijelastraße teilweise auf den Kärntnerring, den Karlsplatz und in die Akademiestraße, der Standplatz II., Taborstraße 10 vor die Häuser Taborstraße 11, 11a, 11b und Gredlergasse 9 und 11, der Standplatz Kleine Stadtgutgasse 16 vor das Haus Nr. 15 dieser Gasse, der Standplatz III., Hauptstraße 5—9 in die Beatriggasse vor das Haus Nr. 1, der Standplatz III., Rajumofskygasse 10 in die Marzergasse 23 beziehungsweise vor das Haus Rajumofskygasse 8, der Standplatz III., Landstraße Gürtel 23 vor das Haus Landstraße Gürtel 13, der Standplatz IV., Frankenberggasse 13 vor das Haus Frankenberggasse 14, der Standplatz V., Pilgramgasse 17 vor das Haus Pilgramgasse 16, der Standplatz VI., Gumpendorferstraße 2—4 vor das Haus Eschenbachgasse 12, beziehungsweise VI., Rößlergasse 13, der Standplatz VI., Gumpendorferstraße 88/88b teilweise in die Grabnergasse gegenüber den Häusern 14/16, der Standplatz VII., Stiftgasse 2 vor das Haus Stiftgasse 1, der Standplatz VII., Neubaugasse 83 vor die Häuser VII., Verchenfelberstraße 41—43 beziehungsweise Neustiftgasse 32—36, der Standplatz IX., Berggasse 18—24 vor das Haus Porzellangasse Nr. 1, der Standplatz IX., Schwarzschanierstraße 17 vor die Häuser Währingerstraße 1—9, der Standplatz XVII., Bergsteiggasse 26 vor die Häuser Palfyngasse 25/27 verlegt.

Stadtlohnfuhrgewerbe. — Zu Ende des Jahres 1901 übten dieses freie Gewerbe insgesamt 379 Personen aus, welche zusammen über 1161 Lizenzen verfügten.

Die von der Genossenschaft der Fiaker in Wien hinsichtlich der Aufstellung der Lohnwagen des Ignaz Fayrhuber vor und hinter dem Grand-Hotel eingebrachte Beschwerde wies der k. k. Verwaltungsgerichtshof mit Erkenntnis vom 25. April 1901 teils als unzulässig, teils als unbegründet ab.

In den Entscheidungsgründen wird Folgendes ausgeführt:

Wie aus den Akten hervorgeht und auch von den Parteien übereinstimmend angenommen wird, ist Ignaz Fayrhuber nicht Konzessionär jenes im § 15, Punkt 4 umschriebenen Gewerbes, welches in dem Bereithalten von Personentransportmitteln zu Jedermanns Gebrauche auf den (hiezü bestimmten) öffentlichen Orten besteht, sondern er hatte das Stadtlohnfuhrwerksgewerbe als freies Gewerbe angemeldet, diese Anmeldung war angenommen und ihm der Gewerbeschein als Stadtlohnwagenunternehmer ausgefertigt worden. Damit hatte Ignaz Fayrhuber formell zweifellos das Recht erworben, dieses Gewerbe auch auszuüben, das heißt seine Wagen über

jeweilige Bestellung seitens eines Kunden diesem gegen Leistung der vereinbarten Vergütung zur Benützung zu stellen. Nun ist es aber selbstverständlich, daß mit einem Gewerberechte überhaupt auch alle jene von der Gewerbeordnung nicht ausdrücklich unterfragten oder doch einem anderen Gewerbe vorbehaltenen Befugnisse verbunden sein müssen, ohne welche der Betrieb des Gewerbes nicht gedacht werden könnte, und daß daher dem Ignaz Fayrhuber, wenn anders nicht sein Gewerberecht gänzlich ohne Inhalt sein soll, gestattet sein müsse, seine Wagen nach dem von den Kunden angegebenen Plage zu dirigieren, um daselbst den Beginn der bestellten Fahrt abzuwarten.

Daß es nicht anginge, dem Genannten, ohne daß er die Konzession des § 15, Punkt 4 der Gewerbeordnung erworben hätte, zum gedachten Zwecke bestimmte öffentliche Plätze als Standplätze anzuweisen, ist richtig und wird auch in der der Statthalterei-Entscheidung vom 31. August 1899 beigegebenen Motivierung ausgesprochen.

Allein nicht um die Bestimmung eines Standplatzes handelt es sich hier und auch nicht um das Bereithalten der Transportmittel zu Jedermanns Gebrauche, sondern lediglich um die zur Effektuierung einer individuellen Bestellung seitens eines Hotelgastes erforderliche Aufstellung, beziehungsweise Auffahrt vor und hinter dem Grand-Hotel. Daß aber eine solche Auffahrt nach irgend einer Bestimmung der Gewerbeordnung unzulässig wäre, kann nicht behauptet werden.

Nach dem Gesagten war aber das Ministerium des Innern aus der Gewerbeordnung nicht berechtigt, dem Ignaz Fayrhuber das Auffahren der individuell bestellten Fuhrn und das Abwarten des bestimmten Fahrgastes zu unterlagen. Wenn endlich die Beschwerde sich gegen die von der Statthalterei angeordneten und vom Ministerium bestätigten Aufträge wegen der Überwachung der Geschäftsgewerke des Fayrhuber wendet, indem sie eine solche Überwachung als praktisch nicht durchführbar und die Aufträge daher als wertlos bezeichnet, so ist zu bemerken, daß an sich durch die Erteilung von derartigen Aufträgen die beschwerdeführende Genossenschaft in ihren Rechten nicht verletzt worden sein könnte, und daß, was die Aufträge selbst anbelangt, sie von den Behörden in Handhabung des ihnen hier zweifellos freistehenden diskretionären Ermessens erlassen wurden, sodaß sich also die berührten Beschwerdeausführungen im Sinne der §§ 2 und 3e des Gesetzes vom 22. Oktober 1875, N.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876 als unzulässig darstellen.

Nach diesen Ausführungen war die Beschwerde teils als unbegründet, teils als unzulässig abzuweisen.

## 2. Stellwagen.

Im Jahre 1901 besorgten den allgemeinen Stellwagenverkehr 12 Unternehmer mit zusammen 699 Lizenzen auf 58 Routen und zwar:

1. Die Wiener General-Omnibusgesellschaft mit 452 Lizenzen auf 32 Linien;
2. die Österreichische Omnibusgesellschaft in der ersten Hälfte des Jahres mit 183 Lizenzen auf 10 Linien;
3. Alois Hengl mit 15 Lizenzen auf den Linien Mauer—Wien (I., Glückgasse), beziehungsweise Wien, XIII., Stadtbahnstation Hiezing und XIII., Speisingerstraße—Wien (I., Glückgasse);
4. Michael und Theresie Ritzlers Erben mit 16 Lizenzen auf der Linie Ottakring—Stefansplatz, beziehungsweise zeitweise Liebhartsal—ehemalige Lerchenfelderlinie;
5. Johann Redler mit einer Lizenz auf der Linie Fischamend—Wien (III., Hauptstraße, Hotel „roter Hahn“);
6. Mathias Röhlinger mit 2 Lizenzen auf der Linie Schwechat—Wien (I., Wollzeile);
7. Berta Wannenmacher mit 20 Lizenzen auf den Linien Siebering und Grinzing—Hof;
8. Johann Wolf mit 5 Lizenzen auf den 4 Strecken XVIII., Salmansdorf und Pöbleinsdorf—IX., Luftkandlgasse und XIX., Siebering und Grinzing—Rußdorferlinie, beziehungsweise Innere Stadt (Am Hof);
9. Josef Konrath mit 2 Lizenzen auf der Strecke Dornbach—Neuwaldegg;

10 Johann Hackenberg mit einer Lizenz auf der Strecke Klosterneuburg—Wien (I., Judenplatz);

11. Franz Preßel mit einer Lizenz auf der Strecke Schwadorf—Wien (III., Hauptstraße 40);

12. Johann Bamesberger mit einer Lizenz auf der Linie Orth a. d. Donau—Wien, II.

Hotel-Omnibusse, die lediglich für die Beförderung von Hotelgästen von und zu den Bahn- und Dampfschiffstationen bestimmt sind, besitzen: das „Grand Hotel“ (zwei Lizenzen), das „Hotel Imperial“, das „Hotel Bristol“, das „Hotel Metropole“, das „Hotel Continental“, das „Hotel Kummer“ (je 1 Lizenz) und für das „Hotel Erzherzog Karl“ (1 Lizenz) die Wiener General-Omnibusgesellschaft.

Neue Stellwagen-Konzessionen wurden im Berichtsjahre erteilt: An Josef Konrath für die Strecke Dornbach—Neuwaldegg, an Johann Wolf für die Strecken Sievering und Grinzing—Rufsdorferlinie, an die Wiener General-Omnibusgesellschaft für die Strecke Franz Josefs-Bahnhof—Porzellangasse—Wipplingerstraße—Hoher Markt—Rotenturmstraße, Kärntnerstraße—Wiedner Hauptstraße—Margaretenstraße—Margaretenplatz. Ferner erhielt Johann Bamesberger von der k. k. n.-ö. Statthalterei die Konzession für den Stellwagenbetrieb auf der Strecke Orth a. d. Donau—Wien (II. Bezirk) und wurde weiterseits seitens der k. k. n.-ö. Statthalterei die bisher von der protokollierten Firma Dieß & Hengl ausgeübte Stellfuhrkonzession (Mauer—Wien) auf Alois Hengl als Einzelunternehmer übertragen.

Eingestellt wurde der Stellwagenverkehr im Laufe des Berichtsjahres auf der Teilstrecke Simmeringer Hauptstraße 159—Kautenstrauchgasse und nach kurzem Betriebe auch auf der neueröffneten Strecke Dornbach—Neuwaldegg. Auch der Automobil-Omnibusverkehr vom Hotel Theresienhof in die innere Stadt wurde gänzlich eingestellt. Zeitweise wurde der Betrieb eingestellt während der Wintermonate auf den Strecken Südbahnhof—Nordbahnhof und Meidlingerbahnhof—Englischer Hof.

Endlich stellte die in Liquidation tretende Österreichische Omnibusgesellschaft den Betrieb aller von ihr noch innegehabten Stellwagenstrecken mit 30. Juni 1901 gänzlich ein. Diese Betriebseinstellung hatte zur Folge, daß viele entlegene Stadtteile, die sich bisher eines wenn auch zulezt unzulänglichen Stellwagenverkehrs erfreut hatten, nun jedes Verkehrsmittels beraubt waren, weshalb von verschiedenen Seiten die Wiederaufnahme des bisherigen Stellwagenverkehrs verlangt wurde. Der Magistrat bemühte sich in allen Fällen diesem Verlangen Rechnung zu tragen, doch stand mangels eines gesetzlichen Zwangsmittels nur der Weg der Verhandlungen mit den in Betracht kommenden Unternehmungen offen, der jedoch nicht immer zu dem gewünschten Ergebnisse führte, da die Unternehmer zumeist erklärten, in Anbetracht der sicheren Ertragnislosigkeit der zu übernehmenden Stellwagenverbindungen den Betrieb nicht aufnehmen zu können.

In einigen Fällen gelang es aber dennoch, den Stellwagenverkehr wiederherzustellen, beziehungsweise durch Ablenkung bestehender Stellwagenstrecken auf Linien, die früher von der Österreichischen Omnibusgesellschaft betrieben worden waren, Abhilfe zu schaffen. Bei den Strecken Salmansdorf, Pözleinsdorf, Sievering und Grinzing—Allergrund war es nur gegen Zusicherung namhafter Subventionen seitens der Gemeinde Wien möglich, die insbesondere von den bezüglichen Bezirksvertretungen dringend verlangten Stellwagenverbindungen wiederherzustellen. So wurde zufolge Gemeinderatsbeschlusses vom 23. April dem Johann Wolf, Stellfuhrinhaber in Neustift a. W. zur Aufrechterhaltung der Stellwagenverbindung Salmansdorf—Währingerlinie eine

Subvention von 500 K, für die Weiterführung des Stellwagenverkehrs auf der Strecke Pöbleinsdorf—Währingerlinie eine Subvention von 1000 K und endlich für die Wiederherstellung des Stellwagenverkehrs von Sievering und Grinzing zur Rusdorferlinie eine Subvention von 8000 K auf je ein Jahr gewährt.

Änderungen von Fahrstrecken traten ein auf der Linie Ottakring—Innere Stadt, woselbst die Stellwagen statt durch die Lerchenfelderstraße durch die Josefstädterstraße, Stabiongasse, Bartensteingasse, den Rathausplatz, die Teinfaltstraße, die Freiumg, den Hof, die Bognergasse, den Graben zum Stefansplatz fuhren, auf der Linie Franz Josefsbahn—Meidlinger Bahnhof, woselbst anstatt der Strozsigasse und Neubaugasse die Alserstraße, Schlüsselgasse, Lenaugasse, Auerspergstraße, Burggasse, Stifftgasse, Siebensterngasse und Kirchengasse durchfahren wurde und auf der Linie Südbahn—Wallensteinstraße, woselbst die Stellwagen statt durch die Heugasse durch die Alteggasse bei der Station Karlsplatz der Stadtbahn vorbei verkehrten. Ferner wurde im Einvernehmen mit der k. k. Polizeidirektion der Wiener General-Omnibusgesellschaft auf ihr Ansuchen gestattet, in Zukunft die Kärntnerstraße auch bei der Hinfahrt mit allen aus dem III., IV. und V. Bezirke kommenden Stellwagen zu durchfahren, wobei jedoch die Bewilligung für die Weihnachts- und Pfingstwoche in Anbetracht des um diese Zeit stets ungewöhnlich gesteigerten Verkehrs an die Bedingung geknüpft wurde, daß während dieser Zeit sämtliche vom Ring her gegen den Stefansplatz verkehrenden Stellwagen die alte Route durch die Spiegelgasse nehmen. Außerdem wurde verfügt, daß auch die vom VI. Bezirke kommenden Stellwagen die alte Route beizubehalten haben.

Der Österreichischen Omnibusgesellschaft wurde gestattet, an Sonn- und Feiertagen mit den Wagen der Route Sechshaus—Hoher Markt bei der Rückfahrt anstatt durch die Tuchlauben und über den Graben vom Hohen Markte aus über den Lichtensteg, die Rotenturmstraße und den Stefansplatz zur Kärntnerstraße zu fahren.

Fahrstreckenänderungen in Verbindung mit Standplatzänderungen ergaben sich auf den nachbezeichneten Linien:

a) Die frühere Linie Brigittenau—Gumpendorferstraße wurde verlängert auf die Strecke Brigittenau—Sechshausstraße und ein neuer Standplatz vor dem Hause XIV., Kürnbergergasse 8 angewiesen.

b) Für die Linie Hiezing—Petersplatz wurde an Stelle des bisherigen Standplatzes XIII., Hiezing Hauptstraße 3 der Standplatz vor dem Hause Diesterweggasse 18 bestimmt.

c) Die frühere Linie XVI., Guttengasse—Praterstern wurde abgekürzt auf die Strecke XVI., Hofferplatz—Stefansplatz und ein neuer Standplatz gegenüber dem Hause Nr. 7 Hofferplatz bestimmt.

d) Die frühere Linie Neuwaldegg—Hof der Österreichischen Omnibusgesellschaft wurde abgekürzt auf die Strecke Neuwaldegg—Rulmgasse und der in letzterer Gasse bereits von früher her bestehende Standplatz zugewiesen.

e) Die frühere Linie Pöbleinsdorf—Petersplatz wurde abgekürzt auf die Strecke Pöbleinsdorf—Währingerlinie und ferner zuerst nächst dem Stadtbahn-Biadukte im Zuge der Fuchsthallergasse, sodann aber auf der Gürtelstraße ein neuer Standplatz angewiesen.

Besondere Bestimmungen wurden hinsichtlich des Standplatzes der Wiener General-Omnibusgesellschaft im XIX. Bezirke, Döblinger Hauptstraße (Endstation der Tramway) mit dem Magistratsdekrete vom 10. Mai getroffen.

Für den Hotel-Omnibus des Hotels Erzherzog Karl wurde der Platz vor der Loggia des Etablissements Nonacher in der Seilerstätte als Standplatz mit dem Beifügen

angewiesen, daß nach 7 Uhr abends die Aufstellung des Hotel-Omnibus daselbst nicht mehr stattfinden darf.

Einen neuen Stellwagenverkehr eröffnete die Wiener General-Omnibusgesellschaft vom Orpheum sowie vom Theater an der Wien nach den verschiedenen Bezirken. Für den Verkehr vom Orpheum wurde ein besonderer Fahrpreis festgesetzt. Eine neue Zoneinteilung wurde der Wiener General-Omnibusgesellschaft für ihren Gesamtbetrieb mit dem Magistratsdekrete vom 26. September gegen Beibehaltung des bisherigen Tarifes genehmigt.

Der Automobil-Omnibusverkehr, den Therese Gerbert von Hornau auf der Strecke Praterstern—Hotel „Theresienhof“ ins Leben gerufen hatte, wurde im Berichtsjahre eingestellt. Dagegen brachte Friedrich Hugo Steiner Gesuche um Neuverleihung einer Reihe von Konzessionen für Automobil-Stellwagenbetrieb ein, ohne jedoch die für die Konzessionsverleihung erforderlichen Bedingungen zu erfüllen, beziehungsweise die näheren Daten hinsichtlich der in Aussicht genommenen Strecken bekanntzugeben, weshalb es zu keiner Konzessionsverleihung kam.

Ein zeitweiliger Stellwagendienst wurde außer dem regulären Stellwagenverkehre unterhalten zur Rotunde, zur Ruder-Regatta, zum Ausstellungsplatze der k. k. Landwirtschaftsgesellschaft, sowie zur Zeit des Gräberbesuches am 1. und 2. November von und zu den Friedhöfen.

## b) Verkehr auf dem Donauströme und Donaukanal.

### 1. Donauströme.

Mit Statthaltereierlaß vom 11. August 1901, Z. 53.246, wurde der Süddeutschen Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft die Anlage eines Ländeplatzes für Petroleum- und Benzinsschiffe unterhalb Stromkilometer 6 in einer Ausdehnung von 250 m Länge bewilligt. Ferner wurde mit Statthaltereierlaß vom 10. Juni, Z. 10.355, der Süddeutschen Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft ein solcher Landungsplatz bei Stromkilometer 10 genehmigt.

Mit Statthaltereierlaß vom 17. August, Z. 73.832, wurde der Allgemeinen österr. Baugesellschaft die Aufstellung eines Stegsschiffes für ihre Arbeiten beim Baue des Winterhafens gestattet.

Das Ansuchen des Ferdinand Hayek um Gestattung einer Kollüberfuhr im Stromkilometer 6 wurde mit Statthaltereierlaß vom 8. Oktober, Z. 87.762, abgewiesen.

Zur Hebung des Ruder-schiffahrtsverkehrs auf dem Donauströme hat der Stadtrat am 18. Dezember den Beschluß gefaßt, bei der k. k. n.-ö. Statthalterei um Herabsetzung des Remorqueurtarifes der Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft einzuschreiten und das k. k. Handelsministerium ist mittels einer entsprechend begründeten Petition zu ersuchen:

- a) bei Behandlung der Frage bezüglich weiterer Subventionierung der Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft die Herabsetzung des Remorqueurtarifes entsprechend zu verfolgen;
- b) einen Schiffahrtsbeirat zu schaffen, in dem auch der Gemeinde Wien eine Vertretung eingeräumt wird;
- c) die den heutigen Verhältnissen nicht mehr entsprechenden Strompolizeivorschriften aufzuheben.

## 2. Donaukanal.

Mit Statthaltereierlaß vom 22. März wurde zum Zwecke eines gesicherten Betriebes der derzeit in Ausführung begriffenen Raimauerarbeiten im Donaukanale eine Rundmachung betreffend die Beschränkung des freien Ruderschiffverkehrs im Donaukanale unterhalb der Augartenbrücke für die Schiffsfahrtsperiode 1901 erlassen, wonach in Abänderung der früher geltenden Vorschriften (siehe Verwaltungsbericht für 1900, Seite 175) der freie Ruderschiffverkehr auf folgende Tage und Stunden beschränkt wurde: Sonntag von 9 Uhr vormittags bis 1 Uhr nachmittags, Mittwoch, und zwar in der Zeit bis 15. Oktober 1901 von 4 Uhr nachmittags bis  $\frac{1}{2}$  8 Uhr abends, eventuell bis zum Eintritte der Dämmerung, vom 15. Oktober 1901 ab jedoch an demselben Tage von 12 Uhr mittags bis 2 Uhr nachmittags. Während der Zeit vom 28. Juli bis 1. August war die Einfahrt ganz gesperrt.

Zum Zwecke der Regelung des Schiffsverkehrs im Wiener Donaukanale nächst Rußdorf hat die k. k. n.-ö. Statthaltereie am 22. März nachstehende Rundmachung erlassen:

Die Schiffsfahrtsinteressenten werden hiemit in Kenntnis gesetzt, daß die Einfahrt in den Wiener Donaukanal vom 15. März 1901 an, günstige Witterungsverhältnisse vorausgesetzt, gestattet ist und daß zum Zwecke eines gesicherten Betriebes der in Ausführung begriffenen Bauten der Kommission für Verkehrsanlagen im Wiener Donaukanale die Absperrvorrichtung nächst Rußdorf von dem bezeichneten Zeitpunkte angefangen während des heurigen Jahres dann eingestellt werden wird, wenn der Wasserstand im Donaukanale — 0.50 m unter Null überschreitet.

Für die Dauer der Einstellung der Absperrvorrichtung haben in Abänderung der diesfalls bestehenden Vorschriften die folgenden, im Einvernehmen mit der k. k. n.-ö. Finanz-Landesdirektion in Wien getroffenen Bestimmungen zu gelten:

1. Der Wasserstand im Donaukanale ist nicht dauernd unter — 0.50 m zu senken.
2. Die Einstellung der Absperrvorrichtung ist der Schifffahrt durch Aufziehen einer blau-weißen Fahne bei der k. k. Stromaufsicht in Kuchelau bekanntzugeben und erfolgt der Schiffsverkehr in diesem Falle durch die Schleuse.
3. Zu diesem Zwecke werden alle Ruderschiffe und Flöße, welche in der Talsahrt in den Donaukanal einfahren wollen (mit Ausnahme der leeren Ruderschiffe und Marktzillen), an dem Kuchelauer Leitwerke, beziehungsweise bei Zugänglichkeit der Kahlenbergerlände an dieser aufgefangen werden.

Das Auffangen wird auf Kosten der Donauregulierungs-Kommission entweder von einem Dampffahrzeuge oder, wenn dieses beschäftigt sein sollte, von einer Auffängerpartie, und zwar in letzterem Falle in der Nähe der durch eine rot-weiße Fahne jeweilig gekennzeichneten Stelle des Leitwerkes oder der Lände besorgt werden. Die in einer dieser beiden Arten aufgefangenen Fahrzeuge müssen, soferne es die k. k. Stromaufsichtsorgane für notwendig erachten, an den bezeichneten Ländeplätzen landen.

4. Die Zustellung sämtlicher Ruderschiffe und Flöße (mit Ausnahme der unter 3 bereits erwähnten leeren Ruderschiffe und Marktzillen) zur Schleuse erfolgt unentgeltlich durch ein von der Donauregulierungs-Kommission beigelegtes Dampffahrzeug.

5. Im Interesse einer klaglosen Durchführung der vorbezeichneten Manipulationen haben die Schiffsführer ihre Ankunft der k. k. Donaukanal-Inspektion in Rußdorf und der Auffängerpartie in Kahlenbergerdorf tags vorher genau und telegraphisch bekanntzugeben, den Zeitpunkt der Zufahrt zu den Anlande- und Wartepätzen derart einzurichten, daß dieselbe in Zeitintervallen von mindestens 20 Minuten stattfindet, und endlich den Anordnungen der k. k. Stromaufsichtsorgane hinsichtlich des Zufahrens, Auffangens, der Aufstellung und des Labierens der Fahrzeuge unbedingt Folge zu leisten.

6. Das Einschleusen der Ruderschiffe und Flöße erfolgt an Wochentagen in der Zeit von 9 Uhr vormittags bis zum Eintritte der Dämmerung, an Sonntagen von 9 Uhr vormittags bis 12 Uhr mittags. Das Ein- und Ausschleusen der Schleppe der Donaudampfschiffahrts-Gesellschaften und das Ausschleusen der mit Pferden betriebenen Gegenzüge erfolgt täglich von 6 Uhr früh bis

9 Uhr vormittags. Das Lavieren und Remorquieren von Schleppen und sonstigen leeren Fahrzeugen in der Donaukanalstrecke von der Schleuse bis zur Augartenbrücke ist, solange die freie Einfahrt in den Donaukanal unterjagt ist, jeden Tag von Tagesanbruch bis 9 Uhr früh gestattet.

7. Die Ausstellung der Antunftscheine und die damit verbundene Unterjagung der Fahrzeuge in strompolizeilicher Hinsicht erfolgt vor deren Einfahrt in den Schleusentanal. Die Abwicklung der Linienverzehrungssteuer- und gefällsämtlichen Manipulation erfolgt in der bisherigen Art und Weise. Nach Passierung der Schleuse ist die Fahrt bis zum Bestimmungsorte der Ruderfahrzeuge nach vorhergegangener gefällsämtlicher Abfertigung unbehindert.

8. Wenn aus Sicherheitsrückichten das Lavieren der Fahrzeuge zur Schleuse die Bestimmung einer größeren freien Bordhöhe als das zulässige Mindestmaß von 24 cm (§ 6 der provisorischen Donauschiffahrts- und Strompolizei-Ordnung vom 31. August 1874, R.-G.-Bl. Nr. 122) erfordern sollte, so haben die Schiffsführer den bezüglichen Weisungen der Stromaufsichtsorgane unbedingt Folge zu leisten.

9. Der Führer des zum Lavieren der Fahrzeuge dienenden Dampfers ist verpflichtet, den beim Landen abrinneuden Fahrzeugen Hilfe zu leisten. Ebenso ist das Schleusenpersonal gehalten, den Fahrzeugen während des Schleiens ausreichende Hilfe zu leisten. Bei dem Schleuseneinlaufe wird von der Donauregulierungs-Kommission ein entsprechendes Seil zum unentgeltlichen Gebrauche der Ruderfahrzeuge beigelegt werden.

Am 13. August fand eine Kommission wegen Herstellung einer Rollüberfuhr bei der Rampengasse statt, gegen welche jedoch von Seite der k. k. Donaukanal-Inspektion protestiert wurde.

Mit Statthaltereierlaß vom 7. September, Z. 45.820, wurde der Allgemeinen österr. Elektrizitätsgesellschaft der wasserrechtliche Konsens für die Aufstellung eines Pumpwerkes am linksseitigen Donaukanale mit dem zugestandenen Maximalbezug von 500 m<sup>3</sup> pro Stunde genehmigt.

Ferner hat die k. k. n.-ö. Statthaltereie mit Erlaß vom 31. Dezember 1900, Z. 1901, bezüglich der Aufstellung der Fischergeschirre im Donaukanale die bei der Lokalverhandlung am 17. Dezember 1900 ex commissione erteilte Bewilligung, die im Donaukanale eingestellten Fischereigeschirre für die Dauer des heurigen Weihnachtsfischmarktes 12 m vom Wasseranschlage am Ufer entfernt aufzustellen, bestätigt. Mit diesem Erlasse wurde auch die Bewilligung erteilt, die Fischergeschirre in der Austauschweite von 12 m bis Ende Februar 1901 zu belassen, während von diesem Zeitpunkte bis Mitte April die Geschirre in einer Austauschweite von 11 m aufzustellen sind. Zugleich wurde eine Entscheidung über das Begehren, die Verbindungsstege der Geschirre mit sogenannten Föcheln befestigen zu dürfen, in Aussicht gestellt. Schließlich wurde bei diesem Anlasse der Gemeinde Wien die Aufstellung der ihr gehörigen Fischergeschirre an erster Stelle in die Reihe der Geschirre nachträglich genehmigt und die bei der Verhandlungskommission erteilte Bewilligung, das kommunale Geschirr für die Dauer des heurigen Weihnachtsmarktes um 10 m stromaufwärts zu verschieben oder bei Belassung desselben an seinem Standorte einen Trauner oder zwei Tonnen in den Kanal einzustellen und endlich vor dem städtischen Fischergeschirre zwei Eisbäume anbringen zu dürfen, bestätigt.

Im Nachhange zu diesem Erlasse wurde mit Statthaltereierlaß vom 22. April 1901, Z. 28.982, der Gemeinde Wien bekanntgegeben:

1. Das Befestigen der Verbindungsstege der Fischergeschirre mit sogenannten Föcheln wird nur ausnahmsweise und gegen Widerruf gestattet.

2. Nach dem Verstellen der Fischergeschirre dürfen die Föchel nicht abgebrochen und deren Stümpfe im Boden belassen werden, sondern müssen unter Aufsicht der Organe der k. k. Donaukanal-Inspektion gänzlich aus dem Kanalgrunde gezogen und entfernt werden.

3. Sofern der ad 2 gestellten Bedingung nicht entsprochen wird, steht der k. k. Donaukanal-Inspektion das Recht zu, die bezeichneten Arbeiten auf Kosten der Säumigen sofort durchzuführen zu lassen.

## C. Straßenpolizei.

### a) Kundmachungen.

Im Berichtsjahre wurden auf Grund der Bestimmungen des § 100 des Gemeindestatuts vom 24. März 1900, L.-G. und B.-Bl. Nr. 17, seitens des Magistrates nachstehende straßenpolizeiliche Verfügungen getroffen:

1. Kundmachung vom 24. Jänner 1901, Z. 1301, betreffend das Verbot des Befahrens der Waisenhausgasse im IX. Bezirke in der Richtung gegen die Währingerstraße mit schwerem Lastfuhrwerke.

2. Kundmachung vom 14. März 1901, Z. 14.450, betreffend die Regelung des Schwerfuhrwerkverkehrs in der Rochus- und Sechskrügelgasse im III. Bezirke.

3. Kundmachung vom 14. März 1901, Z. 14.450, womit das Befahren der Straßenbahngeleise unter dem Viadukte der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn über die Innstraße im II. und XX. Bezirke mit Wagen von über 3·5 m Gesamthöhe verboten wird.

4. Kundmachung vom 8. Mai 1901, Z. 69.626 ex 1900, betreffend das Aushängen der Waren vor den Geschäftslokalitäten, die Reinigung der Portale, die Inanspruchnahme von dem allgemeinen Verkehre gewidmeten Straßen- und Trottoirgrund zur Aufstellung von Gegenständen jeder Art, das Verstellen der Passage durch sogenannte Aufpaffer und Abfänger und das Auf- und Abladen der Waren auf die Fracht- und Streifwagen.

5. Kundmachung vom 9. Mai 1901, Z. 25.483, betreffend das Verbot des Befahrens der Bürgerhospitalwiese und Fuchsröhrengasse im XI. Bezirke mit Lastenfuhrwerk.

6. Kundmachung vom 20. Juni 1901, Z. 24.214, betreffend das Verbot des Schwerfuhrwerkverkehrs in der Starhembergasse im IV. Bezirke in der Strecke zwischen der Rainer- und Mayerhofgasse und in der Rainergasse in der Strecke zwischen der Johann Straußgasse und Favoritenstraße.

Durch diese Kundmachung wurde weiters für den Schwerfuhrwerkverkehr von der Favoritenstraße zur Wiedner Hauptstraße und Magleinsdorferstraße die Fahrroute Starhembergasse, Koltschitzgasse, Schönburgstraße, Seisgasse, Johann Straußgasse, Rainergasse, Blechturmstraße und umgekehrt vorgeschrieben.

7. Kundmachung vom Juli 1901, Z. 46.656, betreffend die Regelung des Wagenverkehrs auf dem erweiterten Märtnertormarkte.

8. Kundmachung vom 14. August 1901, Z. 61.978, betreffend das Verbot des Schwerfuhrwerkverkehrs auf der Alpernbrücke.

9. Kundmachung vom 29. August 1901, Z. 1671, betreffend das Verhalten gegenüber dem Fuhrwerke der Feuerwehr.

10. Kundmachung vom 29. August 1901, Z. 56.738, betreffend die Regelung des Schwerfuhrwerkverkehrs in der Rochus- und Sechskrügelgasse im III. Bezirke.

Mit dieser Kundmachung wurde die oben unter Punkt 2 erwähnte Verordnung vom 14. März 1901 wieder außer Kraft gesetzt.

11. Kundmachung vom 29. August 1901, Z. 61.613, betreffend das Verbot des Schwerfuhrwerkverkehrs durch die Geringergasse im XI. Bezirke in der Richtung von der Kaiser-Ebersdorferstraße zur Simmeringer Haide.

12. Kundmachung vom 29. August 1901, Z. 65.833, womit der Verkehr des Lastenfuhrwerkes in dem Teile der Alleeasse von der Goldeggasse bis zum Wiedner Gürtel im IV. Bezirke nach beiden Richtungen verboten wird.

13. Kundmachung vom 29. August 1901, Z. 96.944, betreffend den Fuhrwerksverkehr am Hof, auf der Freitung und auf dem Judenplaz im I. Bezirke während der Nachtmärkte.

14. Kundmachung vom 29. August 1901, Z. 98.980 ex 1900, betreffend die Anwendung der Radschuhe oder Schleifen (Bremsen) zur Hemmung der Räder.

15. Kundmachung vom 15. Oktober 1901, Z. 27.533, betreffend die Regelung des Fuhrwerkverkehrs in mehreren Gassen und Straßen des XVIII. Bezirkes, insbesondere des Verkehrs des Sand-, Schotter- und Steinfuhrwerkes von und zur Türkenstange.

16. Kundmachung vom 7. November 1901, Z. 130.391, betreffend die Reinigung und Bestreuung der Gehwege bei Schneefall und Glatteis.

17. Kundmachung vom 14. November 1901, Z. 88.875, betreffend die Durchfahrt des Lastenfuhrwerkes durch die Kottage-Anlagen des XVIII. und XIX. Bezirkes zwischen der Genßgasse, Gymnasiumstraße und Lannergasse.

18. Kundmachung vom 19. Dezember 1901, Z. 97.575, betreffend das Verbot des Befahrens der Pragerstraße im III. Bezirke zwischen dem Radetzkyplaz und der Oberen Weißgärberstraße.

Bezüglich der unter Punkt 4 erwähnten Kundmachung verdient besonders hervorgehoben zu werden, daß sie auch ein Verbot des Aushängens alter Kleider und gebrauchter Gegenstände enthielt und daher auf lebhaften Widerspruch namentlich in den Kreisen der Trödler stieß. Die Genossenschaftsvorsteherung derselben machte wegen Aufhebung dieser Verfügung eine ausführliche Eingabe an den Magistrat, doch sah sich dieser nach eingehenden Erhebungen bei den Bezirksvertretungen, beim Marktamt und Stadtpfysikate nicht veranlaßt, die Bestimmung wieder außer Kraft zu setzen.

Die unter Punkt 16 erwähnte Kundmachung ist lediglich die Republikation einer bereits seit Jahren bestehenden Anordnung; eine neue Bestimmung enthält sie nur insofern, als nunmehr auch angeordnet erscheint, beim Herabwerfen des Dachschnees auf die an den Häuserfassaden angebrachten Telegraphen- und Telephonleitungen entsprechende Rücksicht zu nehmen. Anlässlich der Republikation dieser Kundmachung faßte das Magistratsgremium am 16. November 1901 den Beschluß, daß in Zukunft die bisher üblichen Trottoirbegehungen bei Schneefall und Glatteis durch städtische Beamte zu entfallen haben. Der Stadtrat hat in seiner Sitzung vom 10. Dezember den Ausfall der diesbezüglichen Budgetpost genehmigt. Die Überwachung der Einhaltung der Bestimmungen der Magistrats-Kundmachung vom 7. November 1901 obliegt daher gegenwärtig ausschließlich den k. k. Polizei-Organen.

#### b) Fuhrwerksverkehr.

Die in den Straßen Wiens immer häufiger auftauchenden Automobile gaben wiederholt zu Beschwerden Anlaß. Diese Beschwerden fanden Ausdruck in einer an den Bürgermeister gerichteten Interpellation vom 14. Mai 1901 und in einem Beschlusse der Bezirksvertretung für den XII. Bezirk vom 20. August 1901, worin der Antrag gestellt wird, daß sich jeder Lenker eines Automobilwagens vor einer aus Fachpersonen bestehenden behördlichen Kommission einer Prüfung zu unterziehen habe, daß alle Automobile mit einer weithin sichtbaren Nummer zu versehen seien und daß die Fahrgeschwindigkeit derselben im Straßengebiet Wiens dahin zu fixieren sei, daß sie der Fahrgeschwindigkeit eines im scharfen Trabes fahrenden Fiakers gleichkomme.

Dem Antrage schlossen sich sämtliche übrigen Bezirksvertretungen an; die endgültige Erledigung dieser Angelegenheit fällt jedoch nicht mehr in das Berichtsjahr.

Ebenso wurde noch eine andere hieher gehörige Sache im Berichtsjahre zwar angeregt, aber nicht mehr ausgetragen, nämlich ein in der Gemeinderatsitzung vom 12. April eingebrachter Antrag, betreffend das mit Gummirädern versehene Fuhrwerk. Der Antrag verlangt unter anderem, daß sämtliche Wagen mit Gummirädern entweder abgeschafft werden oder, falls dies untunlich wäre, solle Vorsorge getroffen werden, daß an die Räder eine Schutzvorrichtung komme, um das Schleudern des Straßenkotes zu verhindern. In letzterer Richtung hat der Magistrat eingehende Erhebungen angestellt, bei in- und ausländischen Behörden nach dem Vorhandensein einer zweckentsprechenden Schutzvorrichtung geforscht, jedoch ohne greifbaren Erfolg.

#### c) Benützung städtischen Straßengrundes durch Private.

Zur Anbringung von Gewölbsportalen, Sonnenschutzplachen etc., die 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 173, ohne Plachen 68, Schaukästen 342, Sonnenschutzplachen 159, Gewölbsportalatlaternen 648.

Die Bezirksvertretung Währing faßte am 11. September 1901 einen Beschluß, betreffend die Abschaffung der kommissionellen Besichtigungen der Auslagekästen, für die ein Anerkennungszins zu bezahlen ist und Einführung eines kostenlosen Augenscheines seitens eines städtischen Angestellten. Hierüber jedoch, sowie über die seit Jahren in Verhandlung stehende Neuregelung der Platzzinse stand am Ende des Berichtsjahres die Entscheidung noch aus.

### D. Telegraphen-, Telephon-, Rohrpost-Anlagen.

Das für den dienstlichen Verkehr der Gemeinde Wien bestimmte Netz von Telegraphen-, Telephon-, Automaten- und Marmleitungen, wovon der größte Teil in den Dienst der Feuerwehr gestellt ist, hat im Jahre 1901 eine Erweiterung um 32·684 km erfahren. Die Gesamtlänge der Luftleitungen hat um 14·514 km abgenommen, die der Kabelleitungen dagegen um 47·198 km zugenommen. Am Schlusse des Berichtsjahres betrug die erstere 619·874 km, die letztere 193·051 km. Der Gesamtbestand des städtischen Telegraphen- und Telephonnetzes betrug 812·925 km. Die Gesamtzahl der Feuerwehrtelegraphenstationen belief sich auf 44, die der Telephonstationen auf 215, die der automatischen und Induktionsfeuermeldestellen auf 515. Die Gesamtzahl der Feuermeldestellen war daher 774.

Mit Ende des Jahres 1901 war die Gemeinde Wien Abonnentin von 70 staatlichen Telephonsprechstellen mit 14 Nebenstationen.

Die Zahl der Privattelephon- und Signalanlagen betrug am 31. Dezember 76.

Die staatlichen Kabelleitungen erfuhren eine Erweiterung um 64·028 km. Die Länge des gesamten staatlichen Kabelnetzes betrug mit Ende des Berichtsjahres 355 km.

Behufs Bewilligung von Kabelleitungen, Aufstellung von Leitungsmasten u. s. w. wurden 51 Lokalkommissionen und 412 Erhebungen vorgenommen.

Die Rohrpostanlage erfuhr keine Erweiterung.

Bereits im Verwaltungsberichte für das Jahr 1900 wurde auf Seite 111 ff. geschildert, welche Gegensätze sich zwischen der Gemeinde Wien als Konzessionärin der elektrischen Straßenbahnen und der k. k. Staats Telegraphenverwaltung hinsichtlich der

oberirdisch geführten staatlichen Schwachstromleitungen allmählich entwickelten und wie es, da ein Einvernehmen nicht erzielt werden konnte, notwendig wurde, den Klageweg zu betreten. Das Klagebegehren ging auf Feststellung des Umstandes, daß die elektrisch betriebenen Straßenbahnen in Wien zu jenen Anlagen der Gemeinde gehören, bezüglich deren dem k. k. Ärar die im Art. 10, Abs. 2 des Übereinkommens vom 26. März 1898 (siehe Seite 147 ff. des Verwaltungsberichtes für 1898) enthaltenen Verpflichtungen obliegen und der Gemeinde Wien die nach diesem Artikel normierten Rechte gegen das Ärar zustehen.

Da die Gemeinde Wien mit dieser Klage beim k. k. obersten Gerichtshofe wegen Unzulässigkeit des Rechtsweges sachfällig wurde, so wurde nun einerseits dieselbe beim k. k. Eisenbahnministerium anhängig gemacht, andererseits aber zufolge Gemeinderatsbeschlusses vom 18. Dezember 1901 das vorzitierte Übereinkommen betreffend die Benützung des öffentlichen Gutes bei Herstellung ärarischer Telegraphen- oder Telephonleitungen mit 1. Jänner 1903 gekündigt. Die endgiltige Austragung dieser Angelegenheit fällt nicht mehr in das Berichtsjahr. Behufs Beseitigung der so überaus gefährlichen Kreuzungen von Schwach- und Starkstromleitungen sah sich die Gemeinde veranlaßt, noch ein anderes Mittel zu ergreifen. Die vom k. k. Handelsministerium, beziehungsweise von der k. k. Post- und Telegraphendirektion hinausgegebenen Privattelephonkonzessionen bedürfen nämlich, insoweit dabei Straßengrund tangiert erscheint, der Zustimmung der Gemeinde Wien; diese Zustimmung wurde aber stets nur auf Widerruf erteilt und so war es möglich, überall dort, wo durch eine solche Leitung die elektrische Straßenbahn gekreuzt wurde, den Widerruf geltend zu machen und den Konzessionär auf diesem Wege zu zwingen, entweder seine Leitung abzuräumen oder die Straßenbahn mittels Kabel zu unterfahren.

Mit dem Schutz der Telegraphen-, Telephon- und Signalanlagen gegen Starkströme befaßte sich übrigens auch das k. k. Handelsministerium, indem es eine allgemeine technische Vorschrift herausgab, wovon mit Erlaß der k. k. n.-ö. Statthalterei vom 3. Juni, B. 42.701, auch dem Magistrate ein Exemplar zugemittelt wurde.

Wie in früheren Jahren wurde der k. k. Post- und Telegraphendirektion auch im Jahre 1901 die Vornahme von Kabellegungen im Monate November ausnahmsweise gestattet, ein gleiches Ansuchen für den Dezember jedoch abgewiesen.