

X. Verkehrswege und Verkehrsmittel.

A. Verkehrswege.

a) Gemeindeftraßen.

1. Straßenebenennungen.

Im Jahre 1902 wurden neu benannt:

Im I. Bezirke: Viberstraße, Parallelstraße zwischen Dominikanerbastei und Stubenring, nach der ehemaligen Viberbastei und dem Viberturm, einem Teile der Stadtbefestigung; Liststraße auf den Gründen der ehemaligen Kaiser Franz Josef-Kaserne, und zwar die Querststraße in der Fortsetzung der Zollamtsbrücke, nach dem Komponisten Abbé Franz List; Rosenbursenstraße auf den Gründen der bestehenden Kaiser Franz Josef-Kaserne, und zwar die Querststraße in der Fortsetzung der Margergasse, nach der im Jahre 1423 gegründeten „Rosenburse“, einem der Beherbergung dürftiger Studenten dienenden Gebäude; Wiesingerstraße, auf den Gründen der ehemaligen Kaiser Franz Josef-Kaserne und zwar eine Querststraße in der Richtung von der Aspernbrücke zum Stefansturm, nach dem Schriftsteller Dr. Albert Wiesinger, Dechanten, Stadtpfarrer bei St. Peter und Gemeinderat, der seine umfangreiche und wertvolle Bibliothek der Stadt vermachte;

im II. Bezirke: Holubstraße, die neueröffnete Querststraße zwischen Engerthstraße und Handelskai, nach dem Afrikaforscher Dr. Emil Holub, gestorben zu Wien am 21. Februar 1902;

im III. Bezirke: Baumannstraße, die neuentstandene, von der Beatrixgasse zwischen der Landstraße-Hauptstraße und Ungargasse auf Seite der Häuser mit ungeraden Orientierungs-Nummern abzweigende Straße, nach dem am 12. Oktober 1899 zu Wien verstorbenen Afrikaforscher Dr. Oskar Baumann; Hingerstraße, abzweigend von der Landstraße-Hauptstraße auf der Seite der Häuser mit geraden Orientierungs-Nummern und zwar bei den Häusern Nr. 80 und 82, nach Gottlieb Hinger, von welchem eine Stiftung für verarmte Bürger und Bürgerinnen errichtet wurde;

im IV. Bezirke: Kreuzherrngasse, die neu entstandene Gasse in der Verlängerung der Paniglgasse zwischen der Karlskirche und dem Hause G. E. J. 1225, nach dem Orden der Kreuzherren mit dem roten Stern, dem am 10. November 1738 von Karl VI. die Seelsorge der zur Pfarre erhobenen Kirche des heiligen Karl Boro-

mäus übertragen wurde; Rainerplatz, bei der Einmündung der Margarethenstraße in die Wiedener Hauptstraße, umgeben von den Häusern Nr. 2 Margarethenstraße, 13, 15, 17, 4, 6, 8, 10 und 12 Wiedener Hauptstraße, anlässlich des Jubiläums der goldenen Hochzeit des durchlauchtigsten Herrn Erzherzogs Rainer und höchstbesen Gemahlin;

im VI. Bezirke: Dürergasse, die Verlängerung des in die Kanal-gasse mündenden Teiles der Dürergasse bis zur Ausmündung in die Raunizgasse unter Auflassung der Bezeichnung „Hoher Steig“; Eggertgasse, der Gassenzug von der Raunizgasse bis zur Magdalenenstraße, nach der Familie Eggert, welche schon 60 Jahre im VI. Bezirke ansässig ist, und deren Mitglieder sich viele und erhebliche Verdienste auf dem Gebiete der Armenpflege erworben haben; Joanelligasse, die bisherige „Kanal-gasse“, nach dem Barnabitenpriester Don Cölestin Joaneli, welcher im Jahre 1660 an Stelle der heutigen Mariahilferkirche auf dem damals dort bestandenen Friedhofe eine Kapelle errichtete und darin das noch heute verehrte Gnadenbild aufstellte;

im VII. Bezirke: Stollgasse, die zwischen der Kaiserstraße und Schottenfeld-gasse in der Verlängerung der Stollgasse neu entstandene Gasse;

im VIII. Bezirke: Sanettystraße, die gegenüber dem Hause D.-Nr. 20 Blinden-gasse befindliche Querstraße zwischen der Gürtelstraße und Blindengasse, mit Rücksicht auf das nahegelegene VI. städtische Waisenhaus, welches aus den Mitteln der Stiftung des Peter und der Karoline Sanetty errichtet wurde;

im IX. Bezirke: Tendlergasse, an Stelle der bisherigen Bezeichnung Acker-gasse nach dem verdienstvollen Priester P. Tendler;

im XI. Bezirke: Domesgasse, die neu entstandene, zwischen den Häusern Nr. 100 und 102 von der Simmeringer Hauptstraße abzweigende Gasse, zwischen der Simmeringer Hauptstraße und der Lorystraße, nach dem Seilermeister Josef Domes (geb. 1805, gest. 1878), welcher durch seine unermüdlche und aufopfernde Tätigkeit auf humanitärem Gebiete in Simmering sich große Verdienste erworben hat; Römers-thalgasse, die Parallelgasse zwischen der Braunhubergasse und der Bahntrasse der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, nach Isabella Perpetua von Römersthal, welche im Jahre 1635 Besitzerin der Grundherrschaft Simmering war;

im XII. Bezirke: Fuchselhofgasse, die in Unter-Meidling neu entstandene, von der Meidlinger Hauptstraße zwischen den Häusern Nr. 22 und 28 abzweigende Gasse, zur Erinnerung an die „Fuchselhof-Realität“, welche sich daselbst befunden hat; Haidacker-gasse, die zum Unter-Meidlinger Friedhofe führende, die Trasse der Wien-Pottendorfer Bahn traversierende Gasse, nach dem Namen der in der Nähe liegenden Flur; Schönbrunner-Schloßstraße, in der Verlängerung der Hufelandgasse neu entstandene Straße, welche später die Fortsetzung der Schönbrunner-Schloßstraße bilden wird;

im XIV. Bezirke: Graumanngasse, die Verlängerung der bestehenden Grau-manngasse; Künstlergasse, die neu entstandene, die Ullmannstraße mit der Diefenbach-gasse verbindende Quergasse zur Erinnerung an Josef Ferdinand Künstler, welcher von 1849—1857 Pfarrer in Reindorf war und daselbst in hervorragender Weise wohl-tätig gewirkt hat;

im XVI. Bezirke: Degengasse, die Verlängerung der bereits bestehenden Degengasse; Koslerpark, die zwischen Herbststraße und der Koppstraße gelegenen, bisher Koslerplatz und Haberplatz benannten Gartenanlagen; Kollburggasse, die neu entstandene Gasse zwischen der Wilhelminenstraße und Erdbrustgasse, nach Ambros Brassicani von Kollburg, welcher von 1576 an Besitzer des Ottakringer Freihofes (heute Schottenhof) samt

der dazu gehörigen Grundherrschaft gewesen ist; Kempfengergasse, die Verbindungsgasse nächst dem Hause Nr. 96 zwischen der Wilhelminenstraße und dem Paulinensteig nach der in der Nähe gelegenen Flur, welche den Namen „Kempfengern“ trägt;

im XIX. Bezirke: Eichendorffgasse, die neu entstandene Gasse, welche die Cottagegasse mit der Karl Ludwigstraße parallel zur verlängerten Hardtgasse verbindet, nach dem Dichter Josef Freiherrn von Eichendorff, (geb. am 10. März 1788 zu Lubowitz, Ob.-Schlesien, gest. am 26. November 1857 in Reife);

im XX. Bezirke: Petraschgasse, die Quergasse zur Karl Meißlstraße, nach dem Wiener Gemeinderate Hugo Petrasch.

2. Herstellung und Erhaltung der Straßen.

Das Flächenmaß der in der Erhaltung der Gemeinde stehenden Straßen, Gassen und Plätze einschließlich der Trottoirs, Gehwege, Reitsteige und Radfahrwege betrug am Ende des Berichtsjahres 11,623.987 m², wovon 8,426.235 m² auf Fahrbahnen, Plätze, Spiegel, Talus, Radfahrwege zc. und 3,197.752 m² auf Trottoirs, Gehwege und Reitsteige entfallen. Der Flächenzuwachs an Gemeindeftraßen gegenüber dem Jahre 1901 betrug insgesamt 172.811 m² und ist durch die Eröffnung neuer, Verlängerung und Verbreiterung bestehender Straßen und zum Teile auch durch Übernahme der früher im Besitze des Stiftes Schotten befindlichen Franz Karlstraße im XVII. Bezirke in der Strecke von Neuwaldegg bis zum Schottenhofe entstanden. Hierbei ist zu bemerken, daß der Zuwachs sich nur auf solche Straßenflächen bezieht, die im Laufe des Berichtsjahres durch Beschotterung oder Pflasterung für den allgemeinen Verkehr benutzbar gemacht wurden, während jene Flächen, die als Straßengründe im Grundbuche zwar abgeschrieben, aber noch nicht in benutzungsfähigen Zustand versetzt wurden, nicht mit eingerechnet sind. Vergleicht man die einzelnen Bezirke miteinander, so zeigt sich, daß an dem Straßenzuwachs hauptsächlich die Bezirke II Leopoldstadt (mit 7810 m²) IV Wieden (mit 5934 m²), IX Alsergrund (mit 5947 m²), X Favoriten (mit 10.034 m²) XI Simmering (mit 28.861 m²), XIII Hiezing (mit 33.490 m²), XVI Ottakring (mit 16.962 m²), XVII Hernals (mit 12.849 m²) und XIX Döbling (mit 16.153 m²) beteiligt sind und daß in den inneren Bezirken I bis IX und XX ein Zuwachs an Straßen von 41.249 m², in den äußeren Bezirken X bis XIX ein solcher von 131.562 m² stattfand.

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

Im I. Bezirke: Die Regulierungen am Neuen Markt, in der Seilergasse, am Salzgries zwischen der Salztorgasse und dem Konkordiaplatz, in der Friedrichstraße zwischen der Operngasse und verlängerten Kärntnerstraße, am Franz Josefs-Kai zwischen der Stephanie- und Ferdinandsbrücke, in der Rotenturmstraße zwischen Kai und Fleischmarkt, die Neupflasterung der Zufahrtstraße zum Rathaus; der Umbau der Marienstiege; die Asphaltierungen in der Kärntnerstraße von Nr. 35 bis 49, in der Schreyvogel- und Annagasse und die Regulierung der Ringstraße beim Reichsratsgebäude und bei der Oper;

im II. Bezirke: Die Regulierung der Oberen Augartenstraße von der Unteren Augartenstraße bis zum Mathildenplatz; die Asphaltierung der Großen Mohrengasse vor dem Spital der Barmherzigen Brüder; die Herstellungen der Stuverstraße längs der Wiener Molkerei und der Engerthstraße von der Tramwayremise bis zu den Schuckertwerken;

im III. Bezirke: Die Regulierung der Vorderen Zollamtsstraße von der Landstraße Hauptstraße bis zum unteren Ende des Gebäudes der Finanz-Landesdirektion; die begonnene Regulierung der Erdbergstraße von der Keinergasse gegen den Betriebsbahnhof der städtischen Straßenbahnen; die Auswechslung des Metallcypflasters durch Asphaltpflaster in der Auenbrugger-, Stroh- und Weithgasse;

im IV. Bezirke: Die beendete Regulierung des Karlsplatzes; die Regulierung der Technikerstraße und der angrenzenden Seitenstraßen, sowie des restlichen Teiles der Lastenstraße;

im V. Bezirke: Die Regulierung der Wienstraße bei Nr. 28;

im VI. Bezirke: Die Regulierung der Magdalenenstraße nächst der Sezeffion; die Regulierung der Windmühlgasse längs des Eßterhazyparkes; die Herstellung eines Holzpflasters in der Gumpendorferstraße vor Dr.-Nr. 4;

im VII. Bezirke: Die Umpflasterung und Regulierung der Mariahilferstraße zwischen der Andreas- und Schottenfeldgasse;

im VIII. Bezirke: Die Regulierung des Albertplatzes;

im IX. Bezirke: Die Regulierung der Lazarettgasse von der Spital- bis zur Pelikangasse; die Regulierung der Porzellangasse von der Grünen Torgasse bis Nr. 47; die Herstellung von Holzpflasterungen in der Mariannengasse von Nr. 16—22 und in der Außdorferstraße bei Nr. 49;

im X. Bezirke: Die Neupflasterung der Erlachgasse von der Herndl- bis Gellertgasse; die Regulierung der Wienerbergstraße vom Gaswerk Wienerberg bis zur Triesterstraße; die Umpflasterung der Himbergerstraße vom Südbahnviadukte bis zur Columbusgasse

im XI. Bezirke: Die Neupflasterung der Grillgasse von der Simmeringer Hauptstraße bis zur Sedlitzgasse;

im XII. Bezirke: Die Straßenherstellungen in der Drasche-, Nischholz-, Schwent-Bony- und Pöhlgasse;

im XIII. Bezirke: Die Straßenherstellungen um den Kandlerpark; die Herstellung der Riemnayergasse zwischen Sampogasse und Kandlerstraße; die Herstellung der Zufahrtsstraße zum Bau des städtischen Versorgungshauses; die Neupflasterung der Schwendergasse von Dr.-Nr. 49 bis zur Winkelmannstraße; die Regulierung der linken Wienzeile zwischen der Maria Theresienbrücke und Schönbrunnerbrücke und die Verbreiterung der Lingerstraße von der Mariahilferstraße bis Einwanggasse;

im XIV. Bezirke: Die Neupflasterung der Uvediktstraße zwischen Grenz- und Lehnergasse; die Neupflasterung der Felberstraße zwischen Stättermeyer- und Huglgasse; die Regulierung der Ullmannstraße von Nr. 42 bis 54 und die Herstellung der Meißelstraße zwischen Johnstraße und Flachgasse;

im XV. Bezirke: Die Regulierung der Mariahilferstraße vom Gürtel bis zur Arnsteingasse; die Auspflasterung der Felberstraße über den Gürtelspiegel;

im XVI. Bezirke: Die Regulierung des Flößersteiges längs des Kinderspitals; die Neupflasterung der Thaliastraße von der Liebhartsgasse bis Dr.-Nr. 18 Richard Wagnerplatz; die Herstellung eines Holzpflasters in der Ottakringerstraße von Nr. 214 bis 220; die Straßenherstellungen in der Herbststraße, Panikengasse und Hasnerstraße;

im XVII. Bezirke: Die Neupflasterung der äußeren Gürtelstraße zwischen der Ottakringerstraße und Thelemangasse; die Neupflasterung der Geblergasse von der Ortlieb- bis zur Taubergasse; die Herstellung eines Holzpflasters in der Förgerstraße bei Dr.-Nr. 42; die Regulierung der Förgerstraße von Dr.-Nr. 55 bis zur Kalvarienberggasse; die Regulierung der Franz Karlstraße von Neuwaldegg bis zum Forsthauser;

im XVIII. Bezirke: Die Neupflasterung der Gersthoferstraße von Nr. 106—146; Straßenherstellungen in Strecken der Lazaristen-, Plener-, Schul- und Vincenzgasse;

im XIX. Bezirke: Die Regulierung des Siebinger Kirchenplatzes, der Siebingerstraße von der Billroth- bis zur Daringerstraße und der Grinzinger-Allee; die Neupflasterung der Chimanistraße von Nr. 9 bis zur Billrothstraße; streckenweise Regulierungen in der Billroth- und Gymnasiumstraße;

im XX. Bezirke: Die Umpflasterung der Jägerstraße vom Mathildenplatz bis zur Staudingergasse; die Neupflasterung der Wallensteinstraße von der Rauscherstraße bis zum Sachsenplatz; die Straßenherstellungen in der Staudinger-, Forsthausgasse und Universitätsstraße.

Bezüglich des Betriebes der städtischen Pflastersteinbrüche in Oberösterreich wird erwähnt, daß der Gemeinderat mit dem Beschlusse vom 11. März die Erhöhung des Wochenlohnes für den Aufseher der Steinabfuhr in den Marbacher Brüchen genehmigt hat.

Für das Haus Nr. 124 in Mauthausen wurde die permanente Steuerfreiheit aus dem Titel der Widmung für öffentliche Verwaltungszwecke auf die Dauer dieser Widmung seitens der k. k. Finanzdirektion in Linz erteilt.

Die Versicherung der Steinverfrachtung auf der Donau wurde für die Jahre 1902 und 1903 der Mannheimer Versicherungsgesellschaft übertragen.

Der Gemeinde Windegg in Oberösterreich wurde gegen jederzeitigen Widerruf die Bewilligung zur Schottererzeugung aus den Steinabfällen in den Windegger Brüchen bis zum Höchstquantum von 200 m³ per Jahr erteilt.

Zur Einbeziehung neuer schon im Besitze der Gemeinde Wien befindlicher Grundflächen für den Steinbruchbetrieb wurden die Abdeckungsarbeiten in größerem Maße vorgenommen. Wegen Ankauf von Gründen in Marbach und Windegg behufs Erweiterung der Steinbrüche wurden die Verhandlungen eingeleitet.

Nicht gepflasterte Straßen.

Das Ausmaß der nicht gepflasterten (makadamisierten oder beschotterten) Flächen der von der Gemeinde Wien erhaltenen Straßen, Gassen und Plätze betrug am Ende des Berichtsjahres 5,757.252 m², wovon 4,766.482 m² auf Bahnhöfen, 990.770 m² auf Gehwege entfallen. Der Zuwachs an beschotterten Bahnhöfen hat 23.156 m² betragen, während das Ausmaß der beschotterten Gehwege infolge ausgedehnterer Pflasterungen derselben eine Verminderung um 3289 m² erfahren hat. Die Kosten der Instandsetzung neu eröffneter Schotterstraßen, der Rekonstruktion bestehender Schotterstraßen und der ausgeführten Rinnale und Übergangspflasterungen in diesen Straßen haben sich auf 527.708 K 64 h belaufen.

Erhaltung der Schotterstraßen.

Die Erhaltung der Schotterstraßen erfolgte im Berichtsjahre in gleicher Weise wie im Vorjahre, doch wurde die Komprimierung der Schotterdecke und des Straßenuntergrundes bei einer größeren Zahl von Objekten durch Dampfwalzen vorgenommen.

Die Beschaffung des Schotters, Sandes u. dgl. erforderte einen Aufwand von 1,095.418 K und es wurden an Gebirgsschlegel-, Gebirgsriesel-, Wienfluß- und Rundsotter 156.183 m³ verwendet. Im Berichtsjahre wurde eine neue Fowler'sche

Dampf-Straßenwalze angeschafft, so daß jetzt 3 Dampf-Straßenwalzen und 18 Straßenwalzen mit Pferdebespannung zur Komprimierung des Schotter und Untergrundes der Straßen zur Verfügung stehen.

Die Vermietung von Straßenwalzen mit Pferdebespannung an Private geschah nach dem mit Stadtratsbeschluß vom 6. September 1899 aufgestellten Grundsätzen.

Von verschiedenen Firmen gelangten Offerte für Schotterlieferung an die Gemeinde, und zwar für Quarzitschotter aus Gösting bei Graz, Schotter und Sand aus dem Bruche Mariental, Basaltschotter aus dem Bruche des Biszprimer Episkopates, Kalkschotter der Kalkgewerkschaft Stockerau, Granitschotter von Josef Straßer, Granitschotter aus Dornach, Bruchsteinmaterial aus Neuwaldegg, Basaltschotter aus Lutz, Basaltschotter aus Sümeg. Ferner wurde der Gemeinde je ein Schotterbruch in Ober-Siebering und in St. Ägyd am Neuwalde zum Ankaufe angeboten.

Alle diese Offerte mußten teils wegen nicht entsprechender Qualität des Materials, teils wegen zu hoher Kosten abgelehnt werden; mit einzelnen der angebotenen Materialien wurden aber für das Jahr 1903 Versuche zur Makadamisierung der Straßen in Aussicht genommen.

Da die Qualität des Steines im Steinbruche am Ezelberge keine entsprechende war, wurde am Dahaberge ein Versuchsstollen angelegt und das Steinmaterial daselbst einer Prüfung durch die k. k. geologische Reichsanstalt in Wien unterzogen, welche so günstige Ergebnisse zeigte, daß die Pachtung dieses Grundes um 1460 K Jahrespacht vom k. k. Ackerbaumministerium erlangt wurde.

Weil zur Deponierung des Abraummaterials vom neuen Steinbruche eine größere, tief liegende Fläche nötig ist, fanden Unterhandlungen wegen Ankaufes der Kat.-Parz. 43 Weidlingbach mit dem Eigentümer dieses Grundes statt. Diese Wiesenparzelle im Ausmaße von 3538 ha wurde sodann um den Preis von 16.000 K erworben.

Der Pachtvertrag bezüglich des Ezelberges wurde vom k. k. Forstärar bis Ende Dezember 1908 verlängert.

Erzeugt wurden Schotter und Kiesel für Straßen, sowie Sand für Erhaltung der Gehwege in einer Gesamtmenge von 23.974 m³, wovon auf die Erzeugung mit Maschinen 22.724 m³ und auf Handschlegelung 1250 m³ entfallen. Das Betriebsergebnis ist als günstig zu bezeichnen, da die Vergleichung des Preises des durch Kontrahenten beschafften Gebirgsschlegelschotter mit den Herstellungskosten des im Steinbruche am Ezelberge erzeugten Schotter eine bedeutende Ersparnis für die Gemeinde ergab.

Gepflasterte Straßen.

Das Ausmaß aller Pflasterflächen der von der Gemeinde erhaltenen Straßen, Gassen und Plätze betrug am Ende des Berichtsjahres 5,866.735 m², wovon 3,659.753 m² auf Fahrbahnen und Zwischenplätze, 2,206.982 m² auf Trottoirs entfallen. Die gepflasterten Flächen betragen daher 50·47% der früher angegebenen Gesamtstraßenflächen.

Der Zuwachs an gepflasterten Fahrbahnen betrug im Berichtsjahre 105.295 m², an Trottoirs 47.649 m². In diesen Flächen sind auch die 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 2251 m², bei Holzpflasterung um 3 278 m² erhöht.

Die Metallpflasterungen, welche unter die Betonpflasterungen einzureihen sind, haben infolge Auswechslung von solchem bereits schadhast gewordenen Pflaster eine Verminderung um 2600 m² erfahren.

Insgesamt wurden von der Gemeinde im Berichtsjahre an Neupflasterungen, worunter nur die Pflasterungen von bisher ungepflasterten Flächen zu verstehen sind, 126.380 m² ausgeführt; hievon entfallen 106.372 m² auf die Fahrbahnen, 20.008 m² auf die Trottoirs.

Das Ausmaß der Umpflasterungen ganzer Straßenflächen mit durchwegs neuem Materiale betrug in den Fahrbahnen 33.467 m², in den Trottoirs 6554 m², zusammen demnach 40.021 m². Die Fläche der sonstigen zum Zwecke der Erhaltung der gepflasterten Straßen vorgenommenen Umpflasterungen mit dem vorhandenen alten Materiale und nur, wo erforderlich, mit Einbesserung neuen Steinmaterials betrug 840.262 m²; davon entfallen auf Fahrbahnen 703.606 m², auf Trottoirs 136.656 m². 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 548.604 K 75 h, für die Umpflasterung und Erhaltung mit 2,453.099 K 96 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 Hauptrechnungsabluß der Stadt Wien hingewiesen. Die Umpflasterungen haben 4·02% bis 24·84% (für alle Bezirke durchschnittlich 15·4%) der bestandenen Flächen betragen.

Zu Steinpflasterungen wurden 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, Jststal und Wilshofen in Bayern, Zumburg und Etsch in Böhmen verwendet.

Neues Granitsteinmaterial wurde für eine Gesamtfläche von 104.619 m², davon aus den städtischen Brüchen in Oberösterreich 21.164 m², verwendet, so daß im Berichtsjahre 20·23% des Gesamtpflastersteinbedarfes aus den städtischen Brüchen gedeckt wurden.

Aus den städtischen Steinbrüchen wurden auch noch 2789·62 m Kämpfersteine für den Bau der Sammelkanäle, 659·7 m Deckplatten, 430·82 m Stiegenstufen, 378 Stück Zargen, 16 Stück Grenzsteine und 222 Stück Werksteine für Postamente geliefert.

3. Säuberung und Beprißung der Straßen, Einsammlung, Abfuhr und Beseitigung des Kehrichts.

Infolge der Wienflußregulierung und des Stadtbahnbaues mußten die Grenzen der Straßenpflege zwischen I. und III., I. und IV., I. und VI., IV. und VI., V. und VI., sowie XII. und XIV. Bezirk neu bestimmt werden.

Bezüglich Neuorganisation des Straßenpflegepersonales fanden unter Mitwirkung der Bezirksvorsteher für den II., VIII., X., XI., XII., XIV., XV., XVI. und XVII. Bezirk Besprechungen statt.

Rücksichtlich der weiteren Ausgestaltung der eigenen Fuhrwerksregie für die Straßen säuberung wurden die in den früheren Jahren begonnenen Arbeiten fortgesetzt und bezüglich der Bezirke III. und VII bis XVII Vorschläge erstattet. Das Straßen-, Markt-, sowie das Gemeindefuhrwerk wurde in den Bezirken I, XI und XII wie bisher

in eigener Regie durchgeführt, welche letztere vom 1. Juli auch in den Bezirken IV bis VI XVI und XVII eingeführt wurde. Infolge dieser Einführung mußte im XI. Bezirke, Kopalgasse ein Stallzubau für 6 Pferde und im XVI. Bezirke, Arnettgasse 26/28, der Neubau eines Pferdestalles für 32 Pferde ausgeführt werden und mußten 53 Pferde, 32 Truhenwagen, sowie 12 Hauskehrichtwagen angeschafft werden.

Weiters gelangten im Berichtsjahre im I., II., VI., VIII., IX. und X. Bezirke kleinere Bauten wie Schuppen, Werkstätten u. für Zwecke der Straßenäuberung zur Ausführung.

Für die Adaptierung der Bogenöffnung Nr. 12 der Wiener Stadtbahn im XII. Bezirke nächst der Dunklergasse als Depot wurde ein Projekt vorgelegt. Dieses Depot soll für den XII. Bezirk dienen.

Die frei werdenden Stallungen der neuen Wiener Tramway-Gesellschaft im XII. Bezirke, Meidlinger Hauptstraße, wurden besichtigt und für Zwecke der städtischen Fuhrwerksregie der Straßenpflege geeignet befunden.

Die Entwicklung der eigenen Regie im IV., V., VI., XVI. und XVII. Bezirke veranlaßte die Anschaffung dreier Dienstwagen für die Unterschaffer.

Zur Verführung des nassen Straßenkotes wurden 2 gewöhnliche Truhenwagen mit verzinktem Eisenblech ausgekleidet und mit Kautschukstreifen gedichtet; dieselben haben sich gut bewährt.

Die Verhandlungen zwischen dem k. k. Arar und der Gemeinde wegen Übernahme der Säuberung der Ödenburger Reichsstraße (Laxenburgerstraße von km 0 bis zur Inzersdorferstraße) durch die Gemeinde Wien, wurden noch nicht beendet.

Der Pferdebestand der eigenen Regie der Straßenpflege beträgt 230 Pferde.

Im IV., V. und VI. Bezirke erfolgt seit 1. Juli 1902 die Säuberung der Straßen während der Nacht mit Rehrmaschinen und wurden zu diesem Zwecke 10 Rehrmaschinen angeschafft.

Die Einsammlung und Abfuhr des Hauskehrichtes erfolgte wie in den Vorjahren in den Bezirken I, IV bis VI, XI bis XIII, XVI und XVII und im IX. Bezirke seit Juli 1902 in eigener Regie der Gemeinde. Bei der Durchführung der Hauskehrichteinsammlung standen teils gewöhnliche Deckwagen, teils Wagen mit Patentaufsatz von Öhler und Koffian und Patentwagen der allgem. österr. Transport-Gesellschaft in Verwendung. Die Verführung von den Bezirken, welche oben nicht angeführt erscheinen, wurde durch Unternehmer besorgt.

Da die Zahl der zur Kehrichtablagerung geeigneten Plätze stets abnimmt, so wurden Erhebungen gepflogen, den Kehricht mittelst Bahn außerhalb Wien zu führen, und zwar nach Guntramsdorf und Bösendorf, doch ohne Erfolg.

Die Gemeinde Trumau offerierte einen Abladeplatz für Kehricht in dieser Gemeinde; es fanden deshalb Verhandlungen in Trumau und mit der Südbahn-Gesellschaft wegen Verführung des Kehrichts nach diesem Orte statt. Die einzelnen Gemeindevorstände und Parteien, welche den Kehricht von Trumau abholen sollen, besichtigten die Qualität des Kehrichts am Bruckhausen. Daraufhin wurde ein Projekt über die Verladehalle bei der Kohlenstraße der Südbahn, in der Nähe des Depots der städtischen Fuhrwerksregie, V. Bezirk, Siebenbrunnensfeld Nr. 3, sowie für die Abladestelle in Trumau in Vorlage gebracht. Die Angelegenheit ist aber derzeit noch nicht zum Abschlusse gebracht worden.

Mit dem Stifte Klosterneuburg fanden Verhandlungen wegen Weiterpachtung der diesem Stifte gehörigen Teile am Bruckhausen im II. Bezirke zur Kehrichtablagerung statt.

Für den XVI. und XVII. Bezirk war zur Deponierung des Kehrichts ein Platz dringend nötig; aus diesem Grunde wurden eine Sandgrube im XVI. Bezirke, „Teufelskotried“, Ecke der Laschy- und Bretschlogasse, sowie mehrere dafelbst befindliche Gruben angekauft.

Der Pachtzuschilling für den Kehrichtabladepplatz des XI. Bezirkes in der verlängerten Hasenleitengasse mußte von 1000 auf 1200 K erhöht werden.

Die Verwertung des Kehrichtes erfolgte in gleicher Weise wie in den Vorjahren.

Die Verhandlungen wegen Einführung des Kehrichtsammlsystems „Koprophor“ wurden fortgesetzt, sind aber nicht zum Abschlusse gelangt.

Zur Erprobung gelangte eine Kehrmachine der Prager Aktiengesellschaft und eine Sandstreumachine der Gewerkschaft Hohenmauth in Steiermark.

Zur Begutachtung langten folgende Offerte ein: Die Vernichtung des Haus- und Straßenkehrichts nach dem System des Alexander Bauer; die Beseitigung und Verwertung des Hausmülls von der Hausmüll-Verwertungsgesellschaft in München; das Kehrichtsammlsystem von S. Mika; das Kehrichtsammlsystem von J. Teitl; das Müllbeseitigungssystem „Puritas“ der Patent-Verwertungs-Gesellschaft in Berlin; die Müllabfuhrgesellschaft in Charlottenburg; Kehrichtabfuhr und Verwertung von Franz Karl Fischer; das Kehricht-Sacksystem der Firma L. Kainz in Liefing und das staubfreie Kehrichtsammlsystem des Alexander Müller. Der Begutachtung unterzogen wurden verschiedene Kehrmachines und Kehrichtwagen, sowie das Hellersche und Dehlersche Kehrichtsammlsystem. Die von Franz Wallegg und Karl Kohn eingelangten Offerte auf Übernahme des gesamten Kehrichts von allen Bezirken wurden abgelehnt.

Von Seite der Gemeinde wurden Versuche mit Kehrichtsammlwagen, welche durch Plachen verschließbar sind, vorgenommen; auch wurde ein neues Sacksystem zum Einsammeln des Kehrichts der Erprobung zugeführt.

Schneefäuberung.

Infolge der stetigen Verminderung der Schneeabladepplätze am Donaukanale wurde ein intensiverer Schneeabwurf in die Hauptkanäle in diesem Berichtsjahre gegenüber dem Vorjahre veranlaßt und Versuche mit der Verführung des Schnees mittelst Handkarren zu den Kanalschächten in Afford im I. und V. Bezirke durchgeföhrt; ferner die Verführung des Schnees mit Rabs häufiger in Anwendung gebracht. Für den III. Bezirk wurden 2 Schneepflüge angeschafft, so daß nunmehr insgesamt 139 Schneepflüge in Verwendung sind.

In diesem Jahre wurden mit den Apparaten des Ingenieurs Adolf Straßer und des Majors Cvian Schneeschmelzversuche gemacht, die jedoch zu keinem erfolgreichen Resultate führten.

Straßenbespizung.

Wegen Einführung der nächtlichen Säuberung in den Bezirken IV, V und VI wurden 3 Automatspizwagen angeschafft; außer diesen standen noch 5 Automatspizwagen im I. Bezirke in Verwendung. Die anderen zur Bespizung der Straßen nötigen Wagen sind gewöhnliche Faßwagen mit Schleuderbrause.

Auch in diesem Berichtsjahre wurde aus sanitären Gründen eine Zahl von Straßen teils in die Bespizung einbezogen, teils öfter als einmal des Tages bespizt; ferner wurden zahlreiche Straßen aus der Faßwagenbespizung ausgeschieden und nunmehr mittelst Schlauchtrommelwagen und Unterflurhydranten bespizt.

Die Frage der Besprengung der Straßen mit Mineralöl zur Verhinderung der Staubentwicklung und Befestigung der Straßendecke wurde eingehend geprüft; diese Besprengung wurde jedoch für Wien nicht anwendbar befunden.

Nähere ziffermäßige Daten über Straßenflächen, Säuberung und Besprengung der Straßen sind im Abschnitte IX. D. „Straßenwesen“ des Statistischen Jahrbuches der Stadt Wien enthalten.

b) Sonstige Straßen.

Bezüglich der im Gemeindegebiete von Wien bestehenden Straßen des k. k. Straßenverkehrs sind die Verhältnisse die gleichen geblieben, wie sie in dem Berichte des Vorjahres geschildert wurden.

c) Eisenbahnen.

I. Lokomotivbahnen.

a) k. k. Staatsbahnen.

Gegen den hinsichtlich der Errichtung des Frachtenbahnhofes Inzersdorf erlassenen Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums vom 5. Juli 1902, Z. 27.115, welcher der im vorjährigen Berichte erwähnten Forderung der Gemeinde keine Rechnung trug, ergriff die letztere zufolge Gemeinderatsbeschlusses vom 14. Oktober die Beschwerde an den k. k. Verwaltungsgerichtshof, dessen Entscheidung im Berichtsjahre nicht mehr erfolgte.

Ebenso nahm die Gemeinde gegen die projektierte Vergrößerung der offenen Kohlenlagerplätze am Westbahnhofe längs der Felberstraße aus dem Grunde Stellung, weil die bestehenden derartigen Depots bereits Anstände in sanitäts- und feuerpolizeilicher Richtung herbeigeführt hatten. Die Gemeinde stellte daher die Forderung, daß die bestehenden, sowie die projektierten Kohlenlagerplätze mit Eindeckungen zu versehen seien, während sich die im Freien vorzunehmenden Manipulationen auf das zulässige Minimum zu beschränken hätten. Die Angelegenheit war am Schlusse des Berichtsjahres noch beim k. k. Eisenbahnministerium anhängig.

Aus der Weiterführung der Stadtbahnzüge der oberen Wientallinie bis Furkersdorf ergab sich an Sommer=Sonnen- und Feiertagen eine derartige Überlastung der bloß zweigleisigen Westbahnstrecke, daß sich die Staatsbahnverwaltung an die Herstellung von zwei weiteren Geleisen, sowie an die Vergrößerung der bestehenden Anlagen in den betreffenden Haltestellen und Stationen zu schreiten genötigt sah. Es gelangte ein diesbezügliches Projekt zur Verhandlung, von welchem aber für die Gemeinde Wien bloß die laufende Bahnstrecke bis zur Gemeindegrenze beim Gasthause „zum Wolfen in der Au“ und die Haltestelle Hütteldorf Bad in Betracht kam. Bei der hierüber am 11. November stattgehabten politischen Begehung erhob die Gemeinde einerseits gegen die zufolge der Verbreiterung des Bahnplanums eintretende Vergrößerung des ohnehin schon bedeutenden Gefälles der Auffahrtsrampe zur Wienflußbrücke im Zuge der Bergmüllergasse Einsprache; andererseits stellte sie neben anderen weniger wesentlichen Forderungen die Bedingung, daß die zur Beseitigung der bestehenden Niveauekreuzung beim „Wolfen in der Au“ herzustellende Überführung der Linzer Reichsstraße nach dem genehmigten Regulierungsplane, demnach mit 15 m Breite zu erfolgen habe, während nach dem Bahnprojekte bloß eine Breite von 9·5 m vorgesehen

war. Das Gutachten der Mehrheit der Begehungskommission fiel zu Ungunsten der Gemeinde aus, die Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums ist im Berichtsjahre nicht mehr erfolgt.

Im Franz Josefsbahnhofe wurde das Fracht- und Eilgutaufgabe-Expedit erweitert, das Eilgutmagazin vergrößert, ferner sind daselbst andere kleinere Herstellungen zur Ausführung gelangt.

b) Wiener Stadtbahn.

Nach Vollendung der eigentlichen Bauarbeiten wurde die k. k. Baudirektion für die Wiener Stadtbahn mit 30. Juni aufgelöst, die noch abzuwickelnden Geschäfte der Grundeinlösung wurden dem zum Grundeinlösungskommissär der Wiener Stadtbahn bestellten administrativen Referenten der Kommission für Verkehrsanlagen, die noch verbleibenden Bau- und Abrechnungs geschäfte der k. k. Bauleitung für die Wiener Stadtbahn (Sektion C. W.) übertragen.

An nachträglichen Bauherstellungen wurde eine künstlerisch ausgeführte Gedenktafel zur Erinnerung an die am 9. Mai 1898 stattgehabte feierliche Eröffnung der ersten Teilstrecke der Stadtbahn durch Seine Majestät den Kaiser im stadtseitigen Portikus der Haltestelle Alserstraße angebracht.

Behufs Entfernung des Wasserdampfes und der Verbrennungsgase aus dem gedeckten Einschnitte zunächst der Haltestelle „Ferdinandsbrücke“ baute man daselbst versuchsweise eine elektrische Ventilationsanlage ein; die zu demselben Zwecke in der Tunnelstrecke am Schwarzenbergplatze hergestellten Ventilationsöffnungen wurden, gleichfalls versuchsweise, weiter belassen, wozu die Gemeinde unter gewissen Bedingungen die Zustimmung erteilte. Nachdem die Benützung der Eindeckungsflächen über der Donaukanallinie im Einvernehmen mit der Gemeinde geregelt worden war, übernahm die letztere die Durchführung der hier vorzunehmenden Pflasterungen und Wegherstellungen auf Rechnung der Kommission für Verkehrsanlagen.

Für die längs der Wientallinie noch auszuführende Erhöhung der landseitigen Bahnjuttermauern wurde auf Grund des Erkenntnisses des k. k. Verwaltungsgerichtshofes vom 28. Februar 1896, Z. 1251 (Verwaltungsbericht 1894—1896, S. 163), eine neuerliche politische Begehung eingeleitet. Die diesbezüglichen Verhandlungen, welche hauptsächlich die Frage zum Gegenstande hatten, ob die Kommission für Verkehrsanlagen zu der erwähnten Herstellung verpflichtet sei, gelangten im Berichtsjahre nicht mehr zum Abschlusse.

Die sich aus dem Übereinkommen vom 19. April 1898 ergebenden Grundtransaktionen zwischen der Gemeinde und der genannten Kommission wurden ebenso wie die Vermarkung der Bahngrundgrenzen längs der Donaukanal- und Wientallinie und der Verbindungskurve im Berichtsjahre zum großen Teile durchgeführt.

Die Regelung des Verhältnisses zwischen der Kommission für Verkehrsanlagen und der k. k. Staatsbahnverwaltung als Betriebführerin der Wiener Stadtbahn erfolgte durch einen Anschluß- und Betriebsvertrag mit zehnjähriger Gültigkeitsdauer.

Der Zugang zur Haltestelle Praterstern im Zuge der Hedwig- und der Helenengasse wurde mit Zustimmung der Gemeinde für den Winter 1902/03 abgesperrt.

Auf der Strecke Michelbeuern—Heiligenstadt fanden Probefahrten mit elektrischen Zügen statt, welche aus 5 bzw. 10 Waggons bestanden. Die Versuche wurden wegen Erschöpfung der hierfür bewilligten Kredite mit Ende des Jahres eingestellt.

Auf Grund des Gemeinderatsbeschlusses vom 30. September, Z. 11.727, kam zwischen der Kommission für Verkehrsanlagen und der Gemeinde Wien ein Übereinkommen bezüglich der Benützung der durch die Eindeckung der Donaukanallinie geschaffenen Grundflächen zustande, welches folgenden Wortlaut hat:

1. Die in der Strecke vom linken Ufer des Wienflusses längs des Franz Josefs-Kais bis km 1.737 der Donaukanallinie, sowie oberhalb der im Eigentume der Kommission befindlichen Enklaven zwischen km 1.737 und Brigittabrücke durch Eindeckung der Stadtbahn gebildeten Flächen mit Ausschluß der für die Bahngelände und Haltestellen verwendeten, sowie der sonst zu Bahnzwecken erforderlichen Teile der Eindeckungsflächen, welche insgesamt nicht nur im Eigentume, sondern auch im Besitze der Kommission verbleiben, werden gegen ausdrückliche Anerkennung des Eigentumsrechtes der Kommission auf die Dauer des Bestandes der Bahn an die Gemeinde Wien übergeben, welche diese Grundflächen ausschließlich nur zu öffentlichen Zwecken, d. i. zur Herstellung öffentlicher Straßen und Promenadewege samt Zubehör, sowie nach Maßgabe der später folgenden Bestimmungen zur Herstellung öffentlicher Gartenanlagen benützen und für die hiedurch auflaufenden Erhaltungskosten aufkommen wird. Für die Erhaltung der von der Kommission für Verkehrsanlagen ausgeführten Mauern, eisernen Stützen und Deckenkonstruktionen samt Zubehör hat auch fernerhin die Kommission für Verkehrsanlagen aufzukommen.

2. Zu gleicher Weise und nach Maßgabe der vorstehenden Bestimmungen soll die Übergabe der von km 1.737 flussaufwärts bis zur Brigittabrücke gelegenen, für Bahnzwecke entbehrlichen Eindeckungsflächen mit Ausnahme der bereits laut 1. zu übergebenden Flächen oberhalb der im Eigentume der Kommission verbleibenden Enklaven an die Gemeinde Wien unter Wahrung der Servitutsrechte erfolgen, welche der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien an den bezüglichlichen Grundflächen zur Sicherung des Bestandes und Betriebes der Stadtbahn zustehen.

3. Die Verwendung der in Z. 1. und 2. bezeichneten Eindeckungsflächen zur Herstellung öffentlicher Gartenanlagen darf nur in jenem Umfange und in solcher Ausführungsweise stattfinden, daß hiedurch für den Bestand und die Erhaltung der Bahn kein Nachteil erwächst. Die erwähnte Verwendung unterliegt der Zustimmung der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien, mit welcher die Gemeinde Wien sich in jedem einzelnen Falle unter Mitteilung der Projektspläne in das Einvernehmen setzen wird. Bei diesem Anlasse wird einverständlich mit der Gemeinde Wien bestimmt, daß der gleiche Vorgang auch in allen Fällen einzuhalten sein wird, wo es sich um die Verwendung sonstiger, im Bereiche der Stadtbahn gelegener Flächen zur Herstellung öffentlicher Gartenanlagen seitens der Gemeinde Wien handelt.

4. Eine nutzbringende Verwertung von Bestandteilen der nach Z. 1. und 2. der Gemeinde Wien zu übergebenden Eindeckungsflächen durch Vermietung oder Verpachtung an Private soll nur im gegenseitigen Einvernehmen der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien und der Gemeinde Wien stattfinden. Die eingehenden Miet- und Pachtzinse sind zwischen der Kommission und der Gemeinde nach gleichen Hälften zu teilen.

5. Die Kommission für Verkehrsanlagen in Wien leistet der Gemeinde Wien unter Bedingung der Gegenseitigkeit die Zusage etwa bereits erteilte Bewilligungen zur Aufstellung von Pavillons, Verkaufsbuden u. dgl. auf den in Z. 4. bezeichneten Eindeckungsflächen baldtunlichst zurückzuziehen und etwa eingegangene Bestandverträge wieder aufzulösen, insoweit selbe nicht durch nachträgliche Herstellung des in Z. 4. vorgesehenen Einvernehmens mit den gegenwärtigen Bestimmungen in Einklang gebracht werden.

5. Die bereits im kurzen Wege angeordnete Entfernung der Einplantungen der nach Z. 1. und 2. der Gemeinde Wien zu übergebenden Eindeckungsflächen ist unverzüglich durchzuführen und sohin die Übergabe der bezeichneten Flächen im protokollarischen Wege durch die Grundeinlösungs- und Bauleitungsorgane der Kommission ordnungsmäßig zu bewirken.

Im Berichtsjahre standen die Linien der Wiener Stadtbahn zum erstenmale sämtlich ein ganzes Jahr hindurch im Betriebe. Es wurden im ganzen 33,807.873 Personen befördert, ein Ergebnis, das hinter den Erwartungen zurückblieb.

c) Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Der gesteigerte Frachtenverkehr zu den städtischen Gas- und Elektrizitätswerken machte die Errichtung eines Betriebsgebäudes nächst der Erdbergerlände notwendig.

Die Gas- und Wasserversorgung des Wiener Bahnhofes wurde ausgestaltet, ebenso die Waggonreparaturanstalt, welche zwei neue Einfahrten erhielt. Auch der Bahnhof St. Marx der Schlachthausbahn und der Szallas-Bahnhof erfuhren namhafte Erweiterungen (Politische Begehung vom 10. April). Die für die zweitgenannte Herstellung erforderlichen Gründe stellte die Gemeinde zufolge Gemeinderatsbeschlusses vom 27. Mai auf Konzessionsdauer unentgeltlich zur Verfügung.

Der Bau des Haltestellengebäudes nächst der Simmeringer Hauptstraße wurde im Berichtsjahre zum größten Teile durchgeführt.

Auf dem Petroleumlagerplatze und in den Magazinen des Wiener Bahnhofes kamen verschiedene, aus feuerpolizeilichen Rücksichten erforderliche Herstellungen zur Ausführung.

d) k. k. priv. Österreichische Nordwestbahn.

In km 2-647 wurde ein Zugmeldeposten eingerichtet.

e) k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Das Aufnahmsgebäude der Haltestelle Inzersdorf der Pottendorfer Linie wurde adaptiert und vergrößert. Für den Betrieb der pneumatischen Anlage der Kesselschmiede im Wiener Bahnhofe erwies sich die Aufstellung eines größeren Dampfkessels als notwendig.

f) k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang.

Mit Rücksicht auf die äußerst geringe Frequenz wurde der Verkehr zwischen dem Aspangbahnhofs und dem Hauptzollamtsbahnhofs für die Dauer der Winterperiode an Wochentagen eingestellt und bloß an Sonn- und Feiertagen aufrecht erhalten. Das k. k. Eisenbahnministerium lehnte es mangels einer Verpflichtung der Gesellschaft ab, auf diese behufs Aufrechterhaltung des in Rede stehenden Verkehrs Einfluß zu nehmen, was vom Stadtrate mit dem Beschlusse vom 13. November zur Kenntnis genommen wurde.

Über Veranlassung der Gemeinde erfolgte eine Verbreiterung des Bahnsteiges in der Station Simmering.

Zufolge Erlasses des k. k. Eisenbahnministeriums vom 6. August 1901, Z. 25.020, in welchem die Genehmigung des Übereinkommens der Gemeinde Wien mit der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang und der Société belge de chemins de fer vom 15. April 1901 von gewissen Bedingungen abhängig gemacht wurde, sind neuerliche Verhandlungen mit den genannten Gesellschaften eingeleitet worden; durch Hinausrückung der Baulinie des Landstraßer-Gürtels gegen das Arsenal sollte den Gesellschaften für die vom k. k. Eisenbahnministerium zum Zwecke einer künftigen Erweiterung des Aspang-Bahnhofes verlangte Bereithaltung eines 100 m breiten Streifens längs der dermaligen südwestlichen Begrenzung des Bahnhofes eine Entschädigung geboten werden. Ein Abschluß dieser Verhandlungen kam im Berichtsjahre nicht zustande.

g) Aktien-Gesellschaft der Wiener Lokalbahnen.

Am 10. Jänner fand die technisch-polizeiliche Prüfung des zweiten Geleises dieser Lokalbahn statt, welche ein anstandsloses Ergebnis lieferte, so daß die Betriebsbewilligung erteilt wurde.

Entsprechend dem Ergebnisse einer am 13. März stattgehabten Kommission wurde die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit in den auf eigenem Bankette befindlichen Strecken von 25 auf 35 km per Stunde unter gewissen Sicherheitsvorkehrungen gestattet.

In der Frachtenstation Maßleinsdorf wurde eine heizbare Wächterhütte gegen Demolierungsrevers errichtet.

Die für die Anlage des zweiten Geleises in der Marx-Meidlingerstraße nötigen Gründe der Gemeinde und des Wiener Bürgerspitalfonds erhielt die Gesellschaft gegen halbjährige Kündigung bis zur Herstellung der inneren Gürtelstraße in Bestand.

h) Dampftramway-Gesellschaft vormals Kraus & Komp.

Wegen Wiederherstellung der nunmehr auf dem Vorkai des regulierten Donaukanales zu liegenden kommenden Dampftramwaystrecke Stephaniebrücke—Augartenbrücke, welche die Anlage eines Tunnels unter der Auffahrtsrampe zu der letztgenannten Brücke nötig machte, wurden Verhandlungen mit der Gemeinde eingeleitet, die im Berichtsjahre nicht mehr zum Abschlusse gelangten.

Die politische Begehung für die genannte Geleiseverlegung fand am 12. März statt.

i) Projektirte Wienerwaldbahn.

Mit Erlaß vom 8. Jänner 1902, Z. 40.308/2 ex 1901, erteilte das k. k. Eisenbahnministerium dem n.-ö. Landesauschusse die Bewilligung zur Vornahme der technischen Vorarbeiten für eine Lokalbahn von Wien über Königstetten und Sieghartkirchen nach Judenau und für eine normalspurige Lokalbahn von der Station St. Andrä-Wörbern der k. k. Staatsbahnen über Königstetten, Tulbing und Ried nach Neulengbach auf die Dauer eines Jahres.

k) Industriegeleise und Materialbahnen.

Im Berichtsjahre wurden erbaut Industriegeleise:

1. Abzweigend von der Donauuferbahn zu den Lagerplätzen der Firma S. u. W. Hoffmann und Leopold Kern;
2. abzweigend von der Donauländebahn zum Bau des neuen Versorgungshauses in Lainz;
3. abzweigend von der Verbindungskurve zwischen der Nordbahn und der Donauuferbahn zum Lagerplatze der Firma S. Marmorek.

Außerdem wurde für folgende Materialbahnen der Baukonsens erteilt:

1. Der Firma E. Groß für die Anschüttung des Umschlagplatzes an der Erdburgerlände;
2. den Firmen Brüder Redlich & Berger und Karl und Emil Holizer für den Bau des Ruchelauer Hafens;
3. der Firma Leopold Kern für die Herstellung ihres Lagerplatzes bei der Stadlauerbrücke.

II. Elektrische Bahnen.

a) Städtische Straßenbahnen.

1. Allgemeines.

Auf Grund des Gemeinderatsbeschlusses vom 27. Dezember 1901, betreffend die Aufnahme des Investitionsanlehens von 285 Millionen Kronen und die Verstadtklichung des Straßenbahnnetzes der Bau- und Betriebs-Gesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien, wurden, noch bevor die genannte Gesellschaft über das von der Gemeinde

am 30. Dezember 1901 gestellte Anbot eine Entscheidung getroffen hatte, anfangs Jänner die Verhandlungen behufs Feststellung des Textes jener Urkunden eingeleitet, welche im Falle der Annahme des Angebotes auszufertigen waren:

Diese Urkunden waren folgende:

1. Ein Übereinkommen mit der Bau- und Betriebs-Gesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien wegen Übernahme der zum Straßenbahnnetz gehörigen beweglichen Sachen;
2. ein Übereinkommen mit derselben Gesellschaft wegen Übernahme der zum Straßenbahnnetz gehörigen unbeweglichen Sachen;
3. ein Übereinkommen mit der Siemens & Halske Aktiengesellschaft wegen des weiteren Ausbaues des städtischen Straßenbahnnetzes samt Ausrüstung;
4. ein Übereinkommen mit der Siemens & Halske Aktiengesellschaft über deren Bevollmächtigung zum Betriebe des städtischen Straßenbahnnetzes;
5. ein Übereinkommen mit der Deutschen Bank in Berlin und der k. k. priv. österr. Länderbank in Wien über die Begebung des Investitionsanlehens von 285 Millionen Kronen.

Die Verhandlungen wurden im Wege kommissioneller Beratungen von Vertretern der städtischen Ämter, der Deutschen Bank, der Länderbank, ferner der Bau- und Betriebs-Gesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien und der Siemens & Halske Aktiengesellschaft durchgeführt und gelangten in der zweiten Hälfte des Monats März zum Abschlusse. Mit den Stadtratsbeschlüssen vom 28. und 30. Jänner, 18. und 20. März wurde der bei den Beratungen festgesetzte Text der Vertragsurkunden genehmigt.

Am 4. April wurde die Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ über Ansuchen der Gemeinde in das Handelsregister für Einzelfirmen eingetragen; die Firma wird durch den jeweiligen Bürgermeister, oder je einen der beiden jeweiligen Vize-Bürgermeister gezeichnet.

Ferner hatte inzwischen die Gemeinde Wien mit dem Gesetze vom 20. Februar 1902, L.-G. und B.-Bl. Nr. 15, die Bewilligung zur Aufnahme des Anlehens erhalten; mit dem Gesetze vom 28. März 1902, R.-G.-Bl. Nr. 67, war für das Anlehen auch die Stempel- und Gebührenfreiheit, sowie die Verwendbarkeit der Obligationen zur fruchtbringenden Anlegung von Kapitalien der Stiftungen, Pupillargelder u. zugestanden worden.

Im Hinblick auf die Erfüllung dieser Voraussetzungen konnten am 14. April die Übereinkommen und zwar die unter 1., 3., 4. und 5. erwähnten als Schlußbriefe unterfertigt werden. Ihr Wortlaut ist unter Weglassung der Beilagen und des Schlußbriefes der beiden Banken, welcher letzterer mit der Beilage 4 zum Protokolle vom 20. Dezember 1901 (Seite 107 ff. des Verwaltungsberichtes 1901) vollständig übereinstimmt, folgender:

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

Nr. 4/2817 ex 1902.

Wien, am 14. April 1902.

In die Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ in Wien.

Sie haben folgenden Schlußbrief an uns gerichtet:

3. 604 ex 1902.

„Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen.“

V.

In die Bau- und Betriebs-Gesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien.

Wien, am 14. April 1902.

Wir übernehmen vom 1. Jänner 1902 ab für eigene Rechnung den Ausbau und Betrieb des uns mit der Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 24. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58, konzessionierten Straßenbahnnetzes.

Wir schließen daher mit Ihnen auf Grund des Gemeinderatsbeschlusses vom 27. Dezember 1901, Z. 15.142 und der Stadtratsbeschlüsse vom 28. und 30. Jänner, sowie 18. und 20. März 1902, Z. 3756, folgendes

Übereinkommen.

§ 1. Sie übergeben uns vom 1. Jänner 1902 ab dieses Straßenbahnnetz samt Wagenpark und sonstigem Zugehör, alles dieses wie es liegt und steht.

Diesu gehören insbesondere:

- a) Sämtliche Bahnlinsen und Bahnstrecken nebst elektrischer Ausrüstung einschließlich der vorhandenen Kabelkästen und der zwischen diesen und der Bahn vorhandenen Leitungen;
- ./ b) die Wartehallen, sowie die Expeditions- und Werkzeughütten laut Beilage 1 ./ (Verzeichnis A—D);
- ./ c) die Wagen und sonstigen Betriebsmittel samt Zubehör laut Beilage 2 ./ ferner 130 Stück Beiwagen, welche wir nach unserem Ermessen aus ihren Pferdebahnwagen auswählen werden;
- d) alle vorhandenen, dem elektrischen Betriebe, sowie der Strecken-Erhaltung und -Reinigung dienenden Werkzeugmaschinen, Werkzeuge, Werkstättenutensilien, Geräte und Mobilien, mit Einschluß jener, welche sich in dem Verwaltungsgebäude, IV., Favoritenstraße Nr. 9 befinden, endlich die Uniformen — all dies laut Inventur. Ausgenommen hiebon sind die Mobilien in den Räumlichkeiten des Verwaltungsrates und eine Kasse, welche Sie sich ausgewählt haben. Wir werden Ihnen für die Dauer Ihrer Liquidation die für ein entsprechendes Bureau erforderlichen Mobilien leihweise und unentgeltlich überlassen. Die Inventur ist durch unsere beiderseitigen Organe unter Beziehung unserer Betriebsführer „Siemens & Halske A.-G.“ zu errichten;
- e) alle bei ihnen vorhandenen, auf den Bau und Betrieb dieser Bahnen bezüglichen Pläne und sonstigen Befehle; wir belassen dieselben jedoch bis zum Schlusse Ihrer Liquidation für Zwecke Ihrer Abrechnung und zur Geltendmachung ihrer Rechte in Ihrer Verwahrung, aber unbeschadet unserer Verfügung über diese Pläne und Befehle, sofern sie uns zu eben solchen Zwecken nötig sind.

Über die uns gleichfalls von Ihnen zu übergebenden Grundstücke, Gebäude und Werkstätten wird eine besondere Urkunde errichtet.

§ 2. Das sonstige Vermögen Ihrer Gesellschaft ist von dieser Übergabe ausgeschlossen und bleibt zu Ihrer Verfügung.

Es sind dies insbesondere:

- a) Die Pferde und Bespannungsrequisiten,
- b) die weder in der Beilage Verzeichnis 2 enthalten, noch von uns gemäß § 1 c auszuwählenden Pferdebahnwagen,
- c) die Vorräte an Materialien und Reservebestandteilen,
- d) jene Grundstücke und Gebäude, welche nicht nach der im § 1, letzter Absatz erwähnten Urkunde an uns übergehen.

§ 3. Sie haben uns die Pferde, Bespannungsrequisiten (§ 2 a) und die in der Übergabe nicht inbegriffenen Pferdebahnwagen (§ 2 b) zur unentgeltlichen leihweisen Benützung solange und in jenem Umfange zu überlassen, als dies für den Pferdebetrieb von Straßenbahnwagen erforderlich ist.

Hiebei hat uns für die durch den ordentlichen Gebrauch bedingte Abnützung der Leihgegenstände, daher auch für den hiebei gewöhnlichen Abgang an Pferden keine Haftung zu treffen.

Hingegen haben wir für die Wartung und Fütterung der Pferde, sowie für jene Instandhaltung der Leihgegenstände aufzukommen, welche einer geordneten Betriebsführung entspricht.

Für Ihre Ställe, in denen solche Pferde standen, haben wir Ihnen keine Benützungsgebühr zu entrichten. Es steht Ihnen hingegen frei, in den Ställen, die mit den Betriebsbahnhöfen an uns übergehen, die in Ihrem Eigentume befindlichen Pferde insoweit unterzubringen, bis Sie dieselben verkauft haben; hiefür haben Sie uns kein Entgelt zu entrichten, wir haften aber auch in keiner Weise für die Pferde. Diese Pferde sind aber, auch wenn Sie noch nicht verkauft sein sollten, aus unseren Ställen dann zu entfernen, wenn es der Ausbau des betreffenden Bahnhofes erfordert. Jedenfalls müssen die Pferde bis Ende 1902 aus unseren Ställen gänzlich entfernt sein.

§ 4. Wir treten vom 1. Jänner 1902 an in folgende Ihrer Verträge und Rechtsverhältnisse ein:

1. Wir übernehmen Ihre Beamten und Bediensteten zu den gegenwärtig mit denselben vereinbarten Bedingungen in unseren Dienst.

Betreffs derjenigen Beamten, deren jährliche Gesamtbezüge 5000 Kronen im einzelnen Falle übersteigen, und deren Übernahme unserer freien Entscheidung vorbehalten war, haben wir Ihnen diese letztere bereits mitgeteilt.

Nur bis zum heutigen Tage gehen die Bezüge jener Beamten, welche wir nicht übernommen haben, auf Rechnung unseres Betriebes. Für alle darüber hinausgehenden Leistungen, auf welche diesen Beamten etwa ein Anspruch zusteht, haben Sie selbst aufzukommen, desgleichen für alle Zahlungen, welche infolge einer etwaigen Pensionierung solcher von uns nicht übernommener Beamten dem unter Punkt 2 bezeichneten Pensionsinstitute der Beamten gebühren.

2. Wir treten in alle Rechte und Pflichten ein, die in Bezug auf die Wohlfahrtsfonds, als: Pensionsinstitut der Beamten, deren Witwen und Waisen, sowie der weiblichen Angestellten der Wiener Tramway-Gesellschaft, Invaliditäts- und Unterstützungskasse für die Bediensteten der Wiener Tramway-Gesellschaft und die Betriebskrankenkasse, für Ihre Gesellschaft bestehen. Betreffs des sofortigen Überganges jener Rechte, welche Ihnen nach den Statuten auf die Verwaltung dieser Fonds zustehen, werden Sie die nötigen Schritte im Einvernehmen mit uns einleiten und fördern, soweit es in Ihrer Macht liegt.

3. Wir treten in alle Vereinbarungen ein, die Sie wegen Ausübung von Patenten und Privilegien mit dritten Personen geschlossen haben.

4. Wir treten in Ihre Rechte und Pflichten aus dem von Ihnen mit der „Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft“ in Gemäßheit der Gemeinderatsbeschlüsse vom 30. April 1901, Zahl 5040, und vom 17. September 1901, Z. 10.671, vereinbarten Pöagevertrage ein.

Ferner treten wir ein:

5. In Ihr Übereinkommen mit der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft wegen des gegenseitigen Umsteigerverkehres. (Schlußbrief Ihrer Gesellschaft vom 21. September 1900, Nr. 6052/7875 und Gegenbrief der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft vom 28. September 1900, Nr. 1472.)

6. In Ihren Vertrag vom 21. August 1894 mit der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft wegen Benützung Ihrer Geleise in der Alserbachstraße im IX. Bezirke gegen ein jährliches Entgelt von 1400 K.

7. In Ihre Rechte und Pflichten aus dem Vertrage vom 24. Mai 1901, welcher zwischen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Gemeinde Wien unter dem Beitritte Ihrer Gesellschaft über die Anbringung des Kontaktdrahtes der oberirdischen Leitung an dem Bahnobjekte in km 1 $\frac{2}{3}$ der Strecke Wien—Gänserndorf der Nordbahn abgeschlossen worden ist. (M.-Z. 24.129 ex 1901.)

8. In Ihr Übereinkommen mit Emanuel und Barbara Ströda wegen Miete eines zur Realität Dr.-Nr. 28 Gersthofersstraße im XVIII. Bezirke gehörigen, an der Genggasse gelegenen Platzes im Ausmaße von 139 $\frac{5}{8}$ m² für ein Expeditionslokale und eine Pferdeunterstandshalle gegen einen Mietzins von jährlich 300 K. (Schlußbrief Ihrer Gesellschaft vom 1. Dezember 1899, Nr. 385.)

9. In Ihre Rechte und Pflichten aus Ihrem von uns zu den M.-Z. 188.563 ex 1899 und 7848 ex 1900, genehmigten Übereinkommen mit der Firma Th. Soini über die Anbringung je einer Annoncentafel auf den in Ihrem Schlußbriefe vom 27. Februar 1901, Nr. 847/1852, näher bezeichneten 20 Wartehallen gegen ein Entgelt von jährlich 100 K für jede Wartehalle.

10. In Ihre Rechte und Pflichten aus Ihrem von uns zur M.-Z. 29.695 ex 1900, genehmigten Übereinkommen mit der Firma Th. Soini über die Anbringung einer Annoncentafel auf der Umspannhalle in der Babenbergerstraße gegen ein Entgelt von jährlich 100 K. (Schlußbrief Ihrer Gesellschaft vom 10. April 1900, Nr. 847/3288.)

11. In Ihre Rechte und Pflichten aus Ihrem von uns zur M.-Z. 104.018 ex 1900 genehmigten Übereinkommen mit der Firma Th. Soini über die Anbringung einer Annoncentafel auf der Wartehalle am Schottenring gegen ein jährliches Entgelt von 100 K. (Schlußbrief vom 17. September 1900, Nr. 847/842.)

12. In Ihr Übereinkommen mit der Firma E. Rainz und R. Liebhart vormals F. B. Wallishausner wegen ausschließlicher Lieferung des Bedarfes an Fahrscheinen bis 30. November 1903. (Schlußbrief der genannten Firma vom 4. Dezember 1900 ad Nr. 945/B.-B.-G.)

13. In Ihr Übereinkommen mit Gustav Laßmann, Gastwirt, VI., Gumpendorferstraße Nr. 142, wegen Miete eines Platzes im Ausmaße von 9 m² zur Aufstellung einer Expeditions-hütte um den Mietzins von monatlich 20 K (Schlußbrief Ihrer Gesellschaft vom 9. Mai 1900 Nr. 3639/4311 und Gegenbrief vom 9. Mai 1900.)

14. In Ihr Übereinkommen mit Stefan Schwab, Ziegeldeckermeister, II. Bezirk, Glodengasse Nr. 21, wegen Besorgung von Ziegel- und Schieferdeckerarbeiten bis 31. Dezember 1903, insoweit sich dasselbe auf den Betriebsbahnhof Prater II bezieht. (Schlußbrief Ihrer Gesellschaft vom 4. März 1901, Nr. 1957/2520.)

15. In Ihr Übereinkommen mit Adolf Barnert, Ziegeldeckermeister, XVII. Bezirk, Wichtelgasse Nr. 78, wegen Besorgung von Ziegel- und Schieferdeckerarbeiten bis 31. Dezember 1903, insoweit sich dasselbe auf die Betriebsbahnhöfe Hernals und Währing bezieht. (Schlußbrief Ihrer Gesellschaft vom 4. März 1901, Nr. 1957/2520.)

16. In Ihr Übereinkommen mit Josef Görlich, Ziegeldeckermeister, X. Bezirk, Davidgasse Nr. 43, wegen Besorgung von Ziegel- und Schieferdeckerarbeiten bis 31. Dezember 1903, insoweit sich dasselbe auf die Betriebsbahnhöfe Favoriten und Simmering II bezieht. (Schlußbrief vom 4. März 1901, Nr. 1957/2520.)

17. In Ihr Übereinkommen mit Karl Niersee, Ziegeldeckermeister, V. Bezirk, Wienstraße Nr. 67, wegen Besorgung von Ziegel- und Schieferdeckerarbeiten bis 31. Dezember 1903, insoweit sich dasselbe auf die Betriebsbahnhöfe Penzing und Rudolfsheim bezieht. (Schlußbrief Ihrer Gesellschaft vom 4. März 1901, Nr. 1957/2520.)

18. In Ihr Übereinkommen mit der Austro-Belgischen Eisenbahn-Gesellschaft wegen Miete eines Teiles der Kat.-Parz. 3027 im III. Bezirke zur Aufstellung von Schneehütten gegen einen Jahreszins von 2 K für jeden m². (Schlußbrief der Austro-Belgischen Eisenbahn-Gesellschaft vom 6. November 1891.)

19. In Ihr Übereinkommen mit der k. k. Staatsbahn-Direktion wegen Benützung des Grundes unter der Verbindungsbahn in der Kronprinz Rudolfstraße und wegen Anbringung von 8 Trägern an der Brückenkonstruktion der genannten Bahn gegen einen jährlichen Anerkennungs-zins von 4 K. (Protokoll vom 17. Juni 1896, betreffend die politische Begehung über die Ein-richtung des elektrischen Betriebes auf der Transversallinie.)

20. In Ihren Bestandvertrag vom 30. Juli 1898 mit der Donauregulierungs-Kommission wegen Benützung eines Teiles der Kat.-Parz. 4278/2, E.-Z. 1862, II. Bezirk, als Lagerplatz gegen einen Jahreszins von 2146 K 8 h.

21. In Ihren Mietvertrag vom 24. Juni 1898 mit den mj. Erben nach Maximilian Spizer wegen Benützung der im Grundbuche Penzing unter E.-Z. 644, 645, 646 und 647 inne liegenden Kat.-Parzellen im Ausmaße von 2140 m² zur Lagerung von Materialien gegen einen jährlichen Bestandzins von 1200 K.

22. In Ihr Übereinkommen mit dem k. k. Ärar wegen Benützung eines Platzes bei der St. Margerlinie zur Aufstellung von 2 Werkzeughütten gegen ein jährliches Entgelt von 20 K. (Protokoll vom 12. Juni 1876.)

23. In Ihr Übereinkommen mit dem Wiener Stadterweiterungsfonds wegen Benützung eines Platzes vor dem Hofstallgebäude für eine Vorspannspferdehalle gegen einen Jahres-zins von 24 K. (Revers der Wiener Tramway-Gesellschaft vom 3. September 1885 und Magistrats-Dekret vom 4. August 1885, Z. 232.882 ex 1885.)

24. In Ihr Übereinkommen mit dem k. k. Ärar wegen Benützung eines zur Gußhaus-realität im IV. Bezirke gehörigen Zwingers für eine Unterkunfts- und eine Werkzeughütte gegen einen jährlichen Pachtzins von 50 K. (Schreiben der k. k. Diasterialgebäude-Direktion vom 28. Juli 1887, Z. 2214 und Protokoll vom 27. Juli 1887.)

25. In Ihr Übereinkommen mit dem Wiener Stadterweiterungsfonds wegen Benützung eines Grundes an der Ecke der Museumsstraße und der Neustiftgasse für eine Pferde-unterstandshalle gegen einen Jahreszins von 60 K. (Note des k. k. Ministeriums des Innern vom 5. Juni 1889, Z. 9395 und Revers der Wiener Tramway-Gesellschaft vom 12. Mai 1889, Z. 761.)

26. In Ihr Übereinkommen mit dem Wiener Stadterweiterungsfonds wegen Benützung eines Grundes bei der Kadezkybrücke für eine Pferdeunterstandshalle gegen einen Jahreszins von 24 K. (Magistrats-Dekret vom 4. März 1889, Z. 64.081 und Revers der Wiener Tramway-Gesellschaft vom 26. März 1889, Nr. 839.)

27. In Ihren Mietvertrag vom 14. Jänner 1899 und vom 24. März 1900 mit der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien wegen Benützung der Bogenöffnungen Nr. 219, 220 und 221 der Gürtellinie der Wiener Stadtbahn zur Lagerung von Pflastersteinen gegen einen jährlichen Zins von 1350 K.

28. In Ihr Übereinkommen mit der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien wegen Befestigung von Kontaktleitungen für die Linien Radekybrücke—Löwengasse—Prater-Hauptallee und Praterstern—Rotunde—Südportal an den Brückenkonstruktionen der Wiener Verbindungsbahn über die Löwengasse und die Ausstellungsstraße gegen einen jährlichen Anerkennungs-zins von 8 K. (Revers der Wiener Tramway-Gesellschaft vom 14. April 1898 und Schreiben der k. k. Staatsbahn-Direktion vom 28. April 1898, Nr. 23.901.)

29. In Ihr Übereinkommen mit der Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauß & Co. wegen Miete eines Expeditionslokales in der Haltestelle Neue Welt der genannten Gesellschaft gegen einen Jahreszins von 120 K. (Schlußbrief der Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauß & Co. vom 11. November 1899, Nr. 2313 und Gegenbrief Ihrer Gesellschaft vom 14. November 1899, Nr. 5611.)

30. In Ihr Übereinkommen mit der Internationalen Elektrizitäts-Gesellschaft wegen Lieferung elektrischen Stromes für die Remise Prater II. (Schlußbrief der genannten Gesellschaft vom 5. Oktober 1899, ad Nr. 1223 ex 1899.)

31. In Ihr Übereinkommen mit der k. u. k. Militär-Verwaltung wegen Beförderung von Ordonnanz-Unteroffizieren und Soldaten auf den städtischen Straßenbahnlinien. (Protokoll vom Dezember 1899.)

32. In Ihr Übereinkommen vom 5. April 1898 mit der allgemeinen Arbeiter- und Kranken-Unterstützungskasse in Wien, VI., Gumpendorferstraße Nr. 62, in Betreff jenes Teiles ihrer Beamten und Bedienteten, welcher nach dem Gesetze vom 30. März 1888, N.-G.-Bl. Nr. 33, versicherungspflichtig ist und nicht Ihrer Betriebs-Krankenkasse angehört.

33. In Ihr Übereinkommen mit der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien wegen Aufstellung eines Rohrmaßes vor dem Franz Josefs-Bahnhofe.

34. In Ihr Übereinkommen mit G. Topham, X., Simmeringerstraße Nr. 159, wegen Ableitung des Regenwassers von dem Betriebsbahnhofe Favoriten in den auf der Kat.-Parz. 1673, X. Bezirk befindlichen Rohrfanal. (Erklärung der Wiener Tramway-Gesellschaft vom 21. August 1897.)

35. In Ihr Übereinkommen mit der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft wegen Mitbenützung der Wartehalle an der Kreuzung der Schönbrunnerstraße und Meidlinger Hauptstraße. (Schreiben der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft vom 11. November 1901, Nr. 1964 und Schreiben Ihrer Gesellschaft vom 16. November 1901, Nr. 12.566.)

36. In Ihr Übereinkommen mit Gabriele Fiedler wegen Benützung einer Planke in der Montleartstraße für die Aufschrift „zur elektrischen Straßenbahn“. (Schreiben Ihrer Gesellschaft vom 30. Mai 1901, Nr. 5740.)

37. In Ihr Übereinkommen mit dem Wiener Bürgerspitalfondes wegen Aufstellung je eines Rohrmaßes auf der Kat.-Parz. 1123/3, III. Bezirk (Ecke der Fasangasse) und der Kat.-Parz. 99, X. Bezirk (Landsstraßer Gürtel).

38. In Ihren Mietvertrag mit Theresie Zögernitz wegen Benützung eines Grundes, eines Expeditionslokales und eines Kasselokales in der Realität Dr.-Nr. 76 Döblinger Hauptstraße im XIX. Bezirke gegen einen Jahreszins von 4000 K nebst den vereinbarten Nebengebühren für das Kasselokal.

39. In Ihre Übereinkommen mit der k. k. Post- und Telegraphen-Direktion wegen der Telephonanschlüsse in den an uns übergehenden Gebäuden und in dem Ihnen verbleibenden Verwaltungsgebäude Dr.-Nr. 9 Favoritenstraße im IV. Bezirke.

40. In Ihr Übereinkommen mit der Firma Th. Soini wegen Anbringung von Plakaten auf der Einfriedung des Betriebsbahnhofes Penzing gegen einen Jahreszins von 150 K. (Schreiben dieser Firma vom 2. Juli 1894 ad Nr. 3686.)

41. In Ihr Übereinkommen mit Rudolf Proschofsky wegen Miete eines zum Betriebsbahnhofe Simmering II gehörigen Grundes für eine Verkaufshütte gegen einen Jahreszins von 24 K. (Schreiben des Genannten vom 14. Mai 1894.)

42. In Ihr Übereinkommen mit Ludwig Ballarin, IX., Währingerstraße Nr. 44, wegen Anbringung einer Annoncentafel am Firste der ehemaligen Pferdeunterstandshalle beim Bürgerverjorgungshause gegen einen jährlichen Bestandzins von 100 K. (Schreiben der Wiener Tramway-Gesellschaft vom 11. Dezember 1895, Nr. 7326.)

43. In Ihr Übereinkommen mit der k. k. Post- und Telegraphen-Direktion wegen Aufstellung von 7 Telegraphensäulen auf Ihrem Grunde längs des Schönbrunner Vorparkes gegen einen Anerkennungsziins von 2 K. (Schreiben der k. k. Post- und Telegraphen-Direktion vom 19. Jänner 1897, Nr. 113.147.)

44. In Ihr Übereinkommen mit der Vienna General Omnibus Company Limited wegen Mitbenützung der Stirnwand Ihrer ehemaligen Pferdeunterstandshalle gegenüber dem Hause Nr. 1 Mariahilferstraße im VI. Bezirke gegen einen Jahreszins von 2 K. (Schreiben der Vienna General Omnibus Company Limited vom 4. Februar 1898 und Schreiben der Wiener Tramway-Gesellschaft vom 26. Februar 1898, Nr. 857.)

45. In Ihr Übereinkommen mit der k. k. Post- und Telegraphen-Direktion wegen des Betriebes einer elektrischen Signalanlage zwischen den Häusern Nr. 153 und 132 in der Simmeringerstraße im X. Bezirke (Protokoll vom 12. und 22. März 1898, genehmigt von der k. k. Post- und Telegraphen-Direktion am 27. März 1898, Z. 28.999/98.)

46. In Ihr Übereinkommen mit der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien wegen Anbringung von Schutzhölzern an den Untergurten der Brücken der Wiener Verbindungsbahn in der Kronprinz Rudolfstraße und Ausstellungsstraße gegen einen Jahreszins von 2 K. (Revers der Wiener Tramway-Gesellschaft vom 7. Mai 1899, Nr. 519.)

47. In Ihr Übereinkommen mit der k. k. Staatsbahn-Direktion wegen Befestigung von Arbeitsleitungen der Straßenbahn an den Brückenkonstruktionen der Stadtbahn bei der Thalia- und Lerchenfelderstraße gegen einen jährlichen Anerkennungsziins von 1 K. (Revers Ihrer Gesellschaft vom 1. August 1900, Nr. 6976.)

48. In Ihr Übereinkommen mit der k. k. Staatsbahn-Direktion wegen Anbringung von Befestigungen für die Arbeitsleitung der Straßenbahn an der Brücke über die Genzgasse, km 5.49 der Vorortelinie der Wiener Stadtbahn, gegen einen jährlichen Anerkennungsziins von 1 K. (Revers Ihrer Gesellschaft vom 27. September 1900, Nr. 8756.)

49. In Ihr Übereinkommen mit Albertine Rasch, vereh. Schlesinger, IV., Neumanngasse Nr. 5, wegen Anbringung einer Ankündigungstafel an Ihrer Wächterhütte beim Südbahnviadukte gegen einen Jahreszins von 20 K. (Schreiben Ihrer Gesellschaft vom 17. September 1901, Nr. 10.364.)

50. In Ihr Übereinkommen mit der Firma Preßburger & Sohn wegen Abnahme der bis 31. Dezember 1904 sich ergebenden gebrauchten Monturen. (Schreiben der Wiener Tramway-Gesellschaft vom 2. Jänner 1899, Nr. 4580.)

51. In Ihr Übereinkommen mit Georg Demski wegen Miete eines Expeditionslokales im Hause Nr. 3 Günthergasse im IX. Bezirke, gegen einen Jahreszins von 800 K und 16 K Reinigungsgelb.

52. In Ihr Übereinkommen mit Graf Stubenberg wegen Miete eines Expeditionslokales im Hause Nr. 61 Praterstraße, II. Bezirk, gegen einen Jahreszins von 1200 K.

53. In die Mietverträge über die Naturalwohnungen, welche sie mit der ortsüblichen Kündigungsfrist für Bedienstete in nachstehenden Häusern gemietet haben:

- a) im Hause Nr. 202 Mariahilferstraße im XIII. Bezirke für einen Verkehrsmeister (Jahreszins 612 K);
- b) im Hause Nr. 29 Theringgasse im XIII. Bezirke für einen Unterstallmeister (Jahreszins 367 K 20 h);
- c) im Hause Nr. 2 Friedensgasse im II. Bezirke für einen Verkehrsführer (Jahreszins 569 K 60 h);
- d) im Hause Nr. 19 Erzherzog Karlsplatz im II. Bezirke für einen Verkehrsführer (Jahreszins 609 K 60 h);
- e) im Hause Nr. 4 Anshützgasse im XIII. Bezirke für einen Werkmeister (Jahreszins 456 K);
- f) im Hause Nr. 34 Theringgasse im XIII. Bezirke für einen Souschef (Jahreszins 600 K);
- g) im Hause Nr. 23 Obere Donaustraße im II. Bezirke für einen Beamten (Jahreszins 680 K);
- h) im Hause Nr. 120 Erdbergstraße im III. Bezirke für Kassierinnen (Jahreszins 247 K 20 h).

54. Endlich treten wir ein in sämtliche Übereinkommen, welche Ihre Gesellschaft über die Anbringung von Wandhaken an Gebäuden und Bahnobjekten für Zwecke der elektrischen Oberleitung mit den betreffenden Hauseigentümern oder Bahnunternehmungen abgeschlossen hat.

Wir haben Ihre Gesellschaft betreffs aller unter 1—54 angeführten Verträge, insoweit wir in dieselben eintreten, klag- und schadlos zu halten.

Sie werden hinsichtlich jedes einzelnen Vertrages, in welchen wir eintreten, dem anderen Vertragsteile unseren Eintritt zur Kenntnis bringen und die Zustimmung desselben begehren. Sollte diese Zustimmung innerhalb eines Monats, von dieser Verständigung an gerechnet, nicht erlangt werden können, so sind Sie berechtigt, den Vertrag durch Kündigung aufzulösen, wenn eine solche zulässig ist. Sie sind jedenfalls gehalten, uns von einer solchen Kündigung sofort die Mitteilung zu machen. Ein Schadenersatzanspruch steht uns aus diesem Anlasse gegen Sie nicht zu.

In alle oben unter 1—54 nicht angeführten Verträge treten wir nicht ein.

§ 5. Sie haben mit der Allgemeinen Österreichischen Elektrizitäts-Gesellschaft mittelst Schlussbriefes vom 5. Juli 1900 eine Vereinbarung wegen des Bezuges von elektrischem Strom getroffen, zufolge deren Ihnen bis 31. März 1902 — 3400 Kilowatt an Wochentagen und 4000 Kilowatt an Sonn- und Feiertagen, ferner vom 1. April 1902 bis 7. Oktober 1902 durchschnittlich 1700 Kilowatt an Wochentagen und 2000 Kilowatt an Sonn- und Feiertagen zum Betriebe der städtischen Straßenbahnen zu liefern sind. Die Messung des Stromes findet am Ausgangsbretter der Zentrale Leopoldstadt der Allgemeinen Österreichischen Elektrizitäts-Gesellschaft statt. Wir übernehmen diesen Strom im vorbezeichneten Ausmaße von Ihnen zum Preise von 12 Heller per Kilowattstunde zum Zwecke des Betriebes derselben Straßenbahnen.

Sie haben einer Anzahl von Beamten und Bediensteten Naturalwohnungen in den Ihnen gehörigen Realitäten überlassen.

Wir mieten von Ihrer Gesellschaft vom 1. Jänner 1902 an zu dem gleichen Zwecke die Wohnungen, welche die im Verzeichnisse, Beilage B. / angeführten Bediensteten gegenwärtig in Ihren Realitäten innehaben. Die hiefür vereinbarten Mietzinse sind in dem Verzeichnisse angeführt; für die Kündigung hat die ortsübliche Frist zu gelten.

Wir nehmen ferner den Grund, welchen Ihre Gesellschaft vom Stifte St. Peter in Salzburg für den Betrieb der Streckengeleise gemietet hat, von Ihrer Gesellschaft in Miete; der hiefür von uns zu entrichtende Bestandzins wird nach Maßgabe des Lokalausweis-Protokolles vom 2. März 1901, Z. 108.359, auszumitteln sein. Im übrigen sollen für diese Miete zwischen Ihnen und uns dieselben Bedingungen gelten, welche Ihre Gesellschaft mit dem Stifte St. Peter vereinbart hat.

§ 6. Ihre Rechte und Verbindlichkeiten aus den nachfolgenden, zwischen Ihrer Gesellschaft und uns abgeschlossenen Verträgen haben vom 1. Jänner 1902 zu entfallen und zwar:

1. aus dem Bestandvertrage vom 22. Dezember 1887, M.-Z. 279.358, über die Miete eines Straßengrundes am Praterstern zur Aufstellung einer Expeditionshütte;

2. aus dem Bestandvertrage vom 16. November 1889, M.-Z. 328.869, über die Miete eines Teiles der Kat.-Parz. 1644/2 im III. Bezirke für eine Pferdeunterstandshalle und ein Expeditionslokale, und aus dem Übereinkommen über die Einmündung einer Rohrleitung aus diesen Objekten in den Hauptkanal der Wällischgasse im III. Bezirke (Mag.-Dekret vom 11. Februar 1890, Z. 366.795);

3. aus dem zufolge Protokolles vom 24. Juli 1888 mit dem k. k. Ärar abgeschlossenen Übereinkommen wegen Benützung der Kat.-Parz. 618/1 im V. Bezirke für zwei Werkzeughütten, in welches wir seither an Stelle des k. k. Ärars eingetreten sind;

4. aus dem zufolge Magistrats-Dekretes vom 2. November 1893, Z. 153.695, geschlossenen Übereinkommen über die Aufstellung einer eisernen Personenwarte Halle samt Expeditionslokale vor dem Hause Nr. 145 Hernaller Hauptstraße;

5. aus dem zufolge Dekretes des magistratischen Bezirksamtes für den XVII. Bezirk vom 6. November 1896, Z. 32.074, abgeschlossenen Übereinkommen wegen Benützung eines Grundstückes bei der Haltestelle Dornbach für die Rohrleitung einer Pissoiranlage;

6. aus dem Übereinkommen wegen Entrichtung eines Platzzinses für drei Wasserläufe aus dem Betriebsbahnhofe „Rudolfsheim“ in den Hauptkanal der Anshützgasse (Dekret des magistratischen Bezirksamtes für den XIII. Bezirk vom 29. August 1894, Z. 24.134 und Ratschlag desselben Bezirksamtes vom 26. Oktober 1894, Z. 30.048);

7. aus dem Übereinkommen wegen Aufstellung einer Werkzeughütte für Straßensäuberungszwecke auf einem Grunde in der Remise Simmering II (Magistrats-Dekret vom 24. Jänner 1895, Z. 213.820);

8. aus dem Übereinkommen wegen Beitragsleistung Ihrer Gesellschaft zur Erhaltung eines Feuerignalapparates im Betriebsbahnhofe „Penzing“ (Magistrats-Dekret vom 10. April 1897, Z. 70.245);

9. aus dem Übereinkommen wegen Beitragsleistung Ihrer Gesellschaft zur Erhaltung eines Feuerignalapparates im Betriebsbahnhofe „Rudolfsheim“ (Magistrats-Dekret vom 10. September 1897, Z. 161.306);

10. aus dem Vertrage vom 22. August 1898 wegen Eröffnung der Erlachgasse im X. Bezirke;

11. aus dem Übereinkommen wegen Aufstellung je eines Gasandelabers bei der Wartehalle vor dem Betriebsbahnhofe „Rudolfsheim“ (Ratschlag des magistratischen Bezirksamtes für den XIII. Bezirk vom 27. Februar 1899, Z. 38.390);

12. aus dem Übereinkommen wegen Herstellung einer Kanalrohrleitung von dem Expeditionslokale bei der Endstation „Gersthof“ in den Hauptkanal der Gontzgasse im XVIII. Bezirke (Ratschlag des magistratischen Bezirksamtes für den XVIII. Bezirk vom 6. Dezember 1899, Z. 46.687);

13. aus dem Übereinkommen über eine Rohrleitung aus dem Betriebsbahnhofe „Penzing“ in den Wienfluß (Magistrats-Dekret vom 28. April 1900, Z. 27.150);

14. aus dem Übereinkommen wegen Verführung des Schienenrillenaushubes (Magistrats-Dekret vom 3. Dezember 1901, Z. 90.085);

15. aus dem Übereinkommen wegen Anbringung einer die Wattgasse überquerenden Einfriedung bei dem Hause Nr. 85 Wattgasse im XVII. Bezirke (Schreiben des Bürgermeisteramtes Hernals vom 16. April 1891, Z. 6655);

16. aus dem Übereinkommen wegen Aufstellung von Feuerhydranten in den Betriebsbahnhöfen Währing, Prater II, Simmering II, Favoriten, Wienzeile, Rudolfsheim, Penzing, Ottakring, Hernals;

17. aus dem Übereinkommen mit der Firma „Gemeinde Wien — städtische Gaswerke“ wegen Beleuchtung von Wartehallen mit 6 Tariffammen;

18. aus dem zufolge Stadtratsbeschlusses vom 13. Februar 1900, Z. 1343, abgeschlossenen Mietvertrage über die Bogenöffnung Nr. 13 der Gürtellinie bei der Kobingerasse samt der dazu gehörigen Grundfläche und über die Bogenöffnung Nr. 41 der Gürtellinie. Sie übergeben uns diese Bogenöffnungen mit allen Einrichtungsgegenständen und in jenem Zustande, in welchen dieselben durch die Herstellung der Abschlußwände und durch die Vornahme der Adaptierungen im Innern versehen wurden; desgleichen geht auch die Einfriedung an uns über, welche Sie bei der Bogenöffnung Nr. 13 hergestellt haben.

§ 7. Sollte der schwebende Prozeß wegen Versteuerung des sogenannten Liquidationserlöses der „Wiener Tramway-Gesellschaft“ dahin entschieden werden, daß diese Versteuerung im beanspruchten Gesamtbetrage von rund 4.000.000 K entfällt, so sind Sie gehalten, uns jenen Betrag zu vergüten, welcher dem auf den obigen Steuerbetrag entfallenden Gemeindezuschlage entspricht. Hierbei wird der Teilbetrag von 291.056 K 79 h, welcher auf diesen Zuschlag bereits bezahlt ist, zu Ihren Gunsten in Anrechnung gebracht.

Hingegen erlischt, und zwar unabhängig von dem Ausgange dieses Prozesses, Ihre Verpflichtung, an uns die beiden noch restlichen Raten Ihres Pauschalbeitrages zu den Kosten des Bahnkörpers zu bezahlen, welche laut des § 4 des Vertrages vom 28. Oktober 1899 mit je 200.000 K auf den 1. Juli 1902 und 1. Juli 1903 fällig gestellt waren.

§ 8. Alle zwischen uns und Ihrer Gesellschaft schwebenden Prozesse werden durch Rückziehung der Klagen unter gegenseitiger Aufhebung der Gerichtskosten erledigt.

Sonstige zwischen uns und Ihrer Gesellschaft anhängige gerichtliche Verfahren werden nicht weiter fortgesetzt, die aufgelaufenen Gerichtskosten aber gleichfalls gegenseitig aufgehoben.

Sachverständigengebühren tragen wir in allen Fällen mit Ihnen zu gleichen Teilen.

§ 9. Für sämtliche bis heute seitens Ihrer Gesellschaft nach unserer Auffassung vorgekommenen Vertragsverletzungen werden wir keine Vertragsstrafen verhängen; die bereits verhängten werden nachgesehen und die hierfür bereits erlegten Beträge innerhalb 14 Tagen, von heute an, zurückerstattet.

§ 10. Hingegen bleiben durch das gegenwärtige Übereinkommen folgende Forderungen unberührt, welche aus dem bis 1. Jänner 1902 bestandenen Rechtsverhältnisse hervorgehen:

- a) Unser Anspruch auf Entrichtung der restlichen Abgabe pro 1901, welche gemäß §§ 22 und 35 des Vertrages vom 28. Oktober 1899 am 15. Mai 1902 an uns zu bezahlen ist;
- b) die gegenseitigen Ansprüche aus allen Veränderungen am Straßenkörper, welche durch den Bau der Straßenbahnen verursacht worden sind, einschließlich der Veränderungen an den Entwässerungsanlagen der Straßen, ferner die gegenseitigen Ansprüche aus Pflasterungen, welche aus Anlaß der Straßenerhaltung vorgenommen worden sind. Die Verrechnung über diese Ansprüche ist auf Grund des Vertrages vom 28. Oktober 1899 zu pflegen. Hierbei wird für jene Bandelpflasterungen, welche nach § 18, Absatz 1 des letzterwähnten Vertrages auf Ihre Rechnung auszuführen waren, die Breite des Bandels mit $37\frac{1}{2}$ cm anzunehmen sein. Die Verrechnung ist seitens Ihrer und unserer Organe binnen 6 Monaten fertigzustellen; Ansprüche, welche nicht innerhalb dieser Frist dem anderen Teile zur Kenntnis gebracht werden, verfallen;
- c) unser Anspruch, dahin gehend, daß die provisorischen Speisefabel, sobald dieselben zum Betriebe der Straßenbahnen nicht mehr benötigt werden, aus den Straßen entfernt und die Straßenflächen sodann wieder in den früheren Zustand versetzt werden. Wir erteilen Ihnen eine Frist bis 31. Dezember 1903, bis zu welchem Zeitpunkte diese Arbeiten vollständig durchgeführt sein müssen. Aber auch vor Ablauf dieser Frist sind Sie jederzeit verpflichtet, überall dort die Kabel zu entfernen, und die betreffenden Straßenflächen in den früheren Zustand zu versetzen, wo es wegen der Vornahme von Veränderungen am Straßenkörper oder wegen Einlegung von Kanälen, Leitungen u. dgl. in denselben notwendig ist; wir werden Sie in solchen Fällen rechtzeitig zur Entfernung der Kabel auffordern und Sie werden die Arbeiten sodann innerhalb einer angemessenen Frist durchführen.

Für Ersatzansprüche, welche aus Unfällen hervorgehen, die vor dem 1. Jänner 1902 eingetreten sind, gelten die Bestimmungen des § 29 letzter Absatz des Vertrages vom 28. Oktober 1899, sofern Ihnen diese Ansprüche während Ihrer Liquidation bekannt werden. Sie werden diese Ansprüche daher im Sinne der eben zitierten Vertragsbestimmung vollständig austragen oder sicherstellen, so daß uns diesfalls keine wie immer geartete Zahlung treffen darf.

Bei Beendigung Ihrer Liquidation treten Sie uns alle Rechte ab, die Ihnen aus Ihrem Versicherungsvertrage vom 11. Februar 1901 mit der „Ersten Österreichischen Allgemeinen Unfallversicherungsgesellschaft in Wien“ gegen diese Anstalt aus Unfällen der vorbezeichneten Art noch erwachsen könnten. Sie übergeben uns zugleich Ihre Originalpolizze Nr. $\frac{2416}{7174}$ über diesen Versicherungsvertrag samt letzter Original-Prämienquittung, ferner Ihre Originalakten, aus welchen die vollständige Austragung oder Sicherstellung aller Ihnen bekannt gewordenen Ansprüche aus solchen Unfällen, sowie die ordnungsmäßige Anzeige aller dieser Unfälle an die Versicherungsgesellschaft hervorgeht, und leisten uns dafür Gewähr, daß alle Ihnen bekannt gewordenen Unfälle auch wirklich zu dieser Anzeige gebracht wurden.

§ 11. Auf Grund des Vertrages vom 28. Oktober 1899 besteht für Sie die Verpflichtung, uns jene Geldbeträge rückzuvergüten, welche wir etwa dem k. k. Ärar für Vorkehrungen zum Schutze des staatlichen Telegraphen- und Telephonnetzes (Abschmelzsicherungen u. dgl.) zu ersetzen haben.

Wir entheben Sie von dieser Verpflichtung gegen Bezahlung der in der Abrechnung Beilage 4 unter A Post 6 angeführten Summe.

§ 12. Sie treten uns Ihre Rechtsansprüche gegen das k. k. Ärar auf Rückersatz der Summe von 193.790 K (schreibe einhundert neunzig dreitausend siebenhundert neunzig Kronen) ab, welche Sie für Zwecke des Schutzes gegen die Folgen des Herabfallens von Schwachstromleitungen auf die Starkstromleitungen des Bahnnetzes bis zum heutigen Tage erlegt haben. Desgleichen übertragen Sie uns Ihre Rechtsansprüche gegen das k. k. Ärar auf Ersatz der Summe von 10.396 K 56 h (schreibe zehntausend dreihundert neunzigsechs Kronen 56 Heller), welche Sie zu demselben Zwecke für die Anschlüsse der Erdleitungen an die Schienen verausgabt haben. Als Entgelt leisten wir Ihnen die in der Abrechnung (§ 14) unter B, Post 24, angeführte Summe. Sie haften uns dafür, daß die uns bekanntgegebene Höhe des Erlages zutrifft, eine weitere Haftung für die abgetretenen Forderungen übernehmen Sie nicht. Etwas Ansprüche des k. k. Ärars aus den in den §§ 11 und 12 genannten Titeln gehen keinesfalls zu Ihren Lasten, wofür wir Ihnen aufkommen werden.

§ 13. Wir haben über bestimmte gegenseitige Forderungen aus dem Vertrage vom 28. Oktober 1899 und aus den §§ 11 und 12 des vorliegenden Übereinkommens, ferner über unsere gegenseitigen Forderungen auf Entrichtung oder Rückvergütung von Bestandzinsen, endlich über die von Ihrer Gesellschaft für Neu- und Zubauten der Betriebsbahnhöfe zu entrichtenden Kanaleinmündungsgebühren einvernehmlich die Abrechnung, Beilage 4 aufgestellt.

Bezüglich der in dieser Abrechnung unter A, Post 2a und b, 4a, b, c, d, e, f, g, h, 5 und B, Post 14, 15, 19, 21, 22, 23 angeführten Forderungen behalten wir uns beiderseits die Erhöhung oder Herabminderung des Betrages auf Grund der vorzunehmenden Prüfung und Nichtigstellung vor.

Wenn wir Ihnen nicht innerhalb sechs Monaten von heute an die Rechnungen über die unter A Post 4a, b, c, d, e, f, g, h angeführten Forderungen zur Verfügung stellen, so werden wir jener Ansprüche, bei welchen diese Voraussetzung zutrifft, verlustig.

Die oben erwähnte Prüfung und Nichtigstellung hat binnen neun Monaten von heute an gerechnet zu erfolgen.

Wird eine Forderung innerhalb dieser Frist nicht bemängelt, so gilt der in Abrechnung angestellte Betrag der Forderung als anerkannt.

Das Guthaben, welches sich nach Beendigung der Abrechnung, sei es zu Ihrem, sei es zu unserem Gunsten, ergibt, ist längstens binnen 14 Tagen nach Ablauf der neunmonatlichen Frist zu bezahlen.

§ 14. Aus dem Vertrage vom 28. Oktober 1899 stehen weder uns gegen Sie, noch Ihrer Gesellschaft gegen uns irgendwelche andere Rechtsansprüche zu, als jene, die in dem vorliegenden Übereinkommen ausdrücklich vorbehalten wurden.

Alle Ansprüche, welche wir an Ihre Gesellschaft oder Sie an uns nicht aus dem Vertrage vom 28. Oktober 1899, sondern aus etwaigen anderen Rechtstiteln erheben können, und welche weder Bestandzins- noch Kanaleinmündungsgebühren für Betriebsbahnhöfe betreffen, bleiben aufrecht.

Über die Einnahmen und Ausgaben für Betrieb und Verwaltung seit dem 1. Jänner 1902 bis heute haben Sie sich mit unserem Betriebsführer Siemens & Halske A.-G. zu verrechnen.

Diese Verrechnung erfolgt nach den Ihnen tatsächlich erwachsenen Einnahmen und Ausgaben.

§ 15. Als Entgelt für alles, was Sie zufolge dieses Übereinkommens an uns zu leisten haben, ausschließlich der Immobilien, über die laut § 1 eine besondere Urkunde errichtet wird, und ausschließlich der in diesem Übereinkommen besonders geregelten gegenseitigen Forderungen bezahlen wir Ihnen die Summe von 55,840.000 K (fünfundfünzig Millionen achthundertvierzigtausend Kronen) samt 4% Zinsen ab 1. Jänner 1902, so daß wir Ihnen sonach zuzüglich der besonders beurkundeten Kauffillingsumme für die Immobilien per 6,250.000 K eine Gesamtsumme von 62,090.000 K (schreibe zweiundsechzig Millionen neunzigtausend Kronen) samt vier vom Hundert jährlichen Zinsen ab 1. Jänner 1902 zu entrichten haben.

Diese Gesamtsumme leisten wir Ihnen durch Anweisung in bar bei der Deutschen Bank in Berlin in folgenden Terminen, als:

In dem im letzten Absätze angegebenen

Zeitpunkte	9,550.000 K,	woraus auch der oben erwähnte Kauffilling per 6,250.000 K für die Immobilien zu begleichen ist,
am 1. Mai 1902	9,550.000 "	zuzüglich 4% Zinsen vom 1. April 1902 an
am 1. Juni 1902	9,550.000 "	" " " " " " " "
am 1. Juli 1902	9,550.000 "	" " " " " " " "
am 1. August 1902	9,550.000 "	" " " " " " " "

den sohin zur Ergänzung des Entgeltes erforderlichen Betrag per 14,812,772 „ 27 h „ „ „ „ 1. Jänner 1902 ab bis spätestens 30. Juni 1902. Hierbei sind die Zinsen der ersten fünf Raten für die Zeit vom 1. Jänner bis 1. April d. J. bereits in obigen Summen inbegriffen.

Die erste Kauffillingsrate von 9,550.000 K ist fünf Tage nach jenem Zeitpunkte zu zahlen, in welchem wir der Deutschen Bank die zur teilweisen Deckung des Kauffillings bestimmten Obligationen des Wiener Investitionsanlehens im Betrage von 50 Millionen Kronen geliefert haben

werden. Diese Zahlung ist jedoch unter Vergütung von 4% Zinsen vom 1. April 1902 ab zu leisten. Falls die Lieferung der oben erwähnten Obligationen bis zum 1. Mai nicht erfolgt sein sollte, so ist die oben für diesen Tag angelegte zweite Kauffschillingrate an demselben Tage zu bezahlen, an welchem die erste Rate entrichtet wird.

§ 16. Die bei uns erlegte Kaution von 555.000 K in Effekten wird Ihnen erfolgt, sobald die im § 10a behandelte restliche Abgabe an uns eingezahlt ist.

§ 17. Die faktische Übernahme des Betriebes erfolgt mit dem heutigen Tage.

§ 18. Auf die Anfechtung dieses Übereinkommens aus dem Titel der Verkürzung über die Hälfte des wahren Wertes wird beiderseits verzichtet.

§ 19. Alle Verträge und Urkunden, welche sich auf die Übernahme des städtischen Straßenbahnnetzes beziehen, demnach auch der vorstehende Schlußbrief, genießen nach Artikel V des Gesetzes vom 31. Dezember 1894 (R.-G.-Bl. 2 ex 1895) die unbedingte Gebührenfreiheit. Wir leisten Ihnen hiefür Gewähr.

Hochachtungsvoll
„Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“
Dr. Karl Lueger m. p.

Wir erklären uns mit dem Inhalte dieses Schlußbriefes vollkommen einverstanden.

Hochachtungsvoll
Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien
R. R. Bode m. p. Dr. S. Feistmantel m. p.

Zufolge Gemeinderatsbeschlusses vom 27. Dezember 1901, Z. 15.142, übernimmt die Gemeinde Wien vom 1. Jänner 1902 ab für eigene Rechnung den Ausbau und den Betrieb des mit der Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 25. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58, konzessionierten Straßenbahnnetzes.

Die Bau- und Betriebsgesellschaft übergibt zu diesem Behufe der Gemeinde Wien das Straßenbahnnetz nebst Ausrüstung, sowie es liegt und steht.

Soferne dieses Rechtsgeschäft unbewegliche Sachen betrifft, wird zwischen der Gemeinde Wien (zufolge Gemeinderatsbeschlusses vom 27. Dezember 1901, Z. 15.142, und der Stadtratsbeschlüsse vom 28. und 30. Jänner, sowie 18. und 20. März 1902, Z. 3756) einerseits und der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien, IV., Favoritenstraße Nr. 9, andererseits nachstehendes

Übereinkommen

geschlossen:

§ 1. Die Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien, welche kurz im folgenden die „Gesellschaft“ genannt wird, überträgt der Gemeinde Wien und diese übernimmt von der Gesellschaft die Grundstücke der unten bezeichneten Betriebsbahnhöfe in das Eigentum. Diese Grundstücke sind in den beigehefteten Plänen A—L dargestellt, mit Buchstaben umschrieben und rot umrandert. Es sind dies:

1. Der Betriebsbahnhof „Währing“ mit den im Plane A mit den Buchstaben A B C D E F A und mit den Buchstaben G H J K G umschriebenen Gründen im Ausmaße von zusammen ungefähr 9094 m². bestehend aus den Liegenschaften E.-Z. 1171 und 1179 des Grundbuches der Kat.-Gemeinde Währing.

2. Der Betriebsbahnhof „Grinzing“ mit den im Plane B mit den Buchstaben A B C D E F G H A umschriebenen Gründen im berechneten Ausmaße von 14.374·56 m². Die Grenzen der abzutretenden Grundfläche werden in der Linie A B durch die für die Grinzingstraße daselbst genehmigte Baulinie, in der gekrümmten Linie B C durch die für die verlängerte Paradiesgasse daselbst genehmigte Baulinie, in den Linien C D E F G durch die Nachbarrealität in der Kat.-Gemeinde Unter-Döbling gebildet. Die Grenzlinie A H G ist in der Strecke A H durch die Nachbarrealität in der Kat.-Gemeinde Grinzing und in der Strecke H G durch die äußerste rückwärtige Flucht der bereits bestehenden Wagenhalle und die geradlinige Verlängerung derselben bis zu dem Punkte G gegeben.

3. Der Betriebsbahnhof „Prater II“ (Vorgartenstraße) mit den im Plane C mit den Buchstaben A B C D A umschriebenen Gründen im Ausmaße von ungefähr 20.716·02 m², bestehend aus der Liegenschaft E.-Z. 2879 des II. Bezirkes.

4. Der Betriebsbahnhof „Erdberg“ mit den im Plane D mit den Buchstaben A B C D E F A umschriebenen Gründen im berechneten Ausmaße von 10.183,90 m². In den Linien C B, B A, A F und F E ist die Grenze der abzutretenden Grundfläche durch die derzeit genehmigten Baulinien gebildet. Zwischen den Punkten C und D ist die Grenze durch die Begrenzung der Kat.-Parz. 2185 des III. Bezirkes, insoferne dieselbe an die Erdbergstraße reicht, gebildet, die Grenzlinie D E ist die Grenze der Nachbarrealität.

5. Der Betriebsbahnhof „Simmering II“ mit den im Plane E mit den Buchstaben A B C D E F G A umschriebenen Gründen im Ausmaße von ungefähr 46.953 m², bestehend aus den Liegenschaften E.-Zz. 674, 677 und 678 des XI. Bezirkes.

6. Der Betriebsbahnhof „Favoriten“ mit den im Plane F mit den Buchstaben A B C D A, ferner E F G H E, endlich mit den Buchstaben J K L M J umschriebenen Gründen im Ausmaße von zusammen ungefähr 18.329,44 m², bestehend aus der Liegenschaft E.-Z. 1665 des X. Bezirkes.

7. Der Betriebsbahnhof „Wienzeile“ mit den im Plane G mit den Buchstaben a b c d e f g h a und i k l m i umschriebenen Gründen im Ausmaße von zusammen ungefähr 8514,03 m², bestehend aus den Liegenschaften E.-Zz. 712, 713, 714, 715, 716, 717, 718, 723, 729 und 1491 des Grundbuches der Kat.-Gemeinde Penzing. Ferner ist in der abzutretenden Grundfläche ein Teil der zufolge Gemeinderatsbeschlusses vom 30. Oktober 1901, Z. 12.213, von der Gemeinde der Gesellschaft überlassenen Grundfläche inbegriffen (§ 3, Punkt 3).

8. Der Betriebsbahnhof „Rudolfsheim“ mit den im Plane H mit den Buchstaben a b c d a und e f g h i j k l e umschriebenen Gründen im Ausmaße von zusammen ungefähr 26.283 m², bestehend aus den Liegenschaften E.-Zz. 628, 629, 630, 636, 937, 638 und 651 des Grundbuches der Kat.-Gemeinde Penzing.

9. Der Betriebsbahnhof „Penzing“ mit den im Plane J mit den Buchstaben a b c d e f g h i j a umschriebenen Gründen im Ausmaße von ungefähr 6654 m², bestehend aus der Liegenschaft E.-Z. 2 des Grundbuches der Kat.-Gemeinde Penzing.

10. Der Betriebsbahnhof „Dttakring“ mit den im Plane K mit den Buchstaben A B C D A umschriebenen Gründen im Ausmaße von ungefähr 5004,78 m², bestehend aus der Liegenschaft E.-Z. 3213 des Grundbuches der Kat.-Gemeinde Dttakring.

11. Der Betriebsbahnhof „Hernalis“ mit den im Plane L mit den Buchstaben A B C D E F G H J K L A, ferner mit den Buchstaben M N O P Q M umschriebenen Gründen im Ausmaße von zusammen ungefähr 14.225 m², bestehend aus den Liegenschaften E.-Zz. 126 und 130 des Grundbuches der Kat.-Gemeinde Hernalis, ferner aus den Kat.-Parzellen 647 und 648 inliegend in der E.-Z. 134 des Grundbuches der Kat.-Gemeinde Hernalis.

§ 2. Für den Umfang der in § 1 unter 2 und 4 verzeichneten Grundabtretungen sind die Pläne maßgebend; ergeben sich jedoch Differenzen zwischen den Plänen und der Grenzbeschreibung, so entscheidet die letztere.

Der Umfang der im § 1 unter 1, 3, 5 bis einschließlich 11 bezeichneten Grundabtretungen richtet sich nach dem Grundbuche, wobei jedoch etwaige Irrtümer darüber, welche Liegenschaften und Liegenschaftsteile zur Area eines Betriebsbahnhofes gehören, weder der Gemeinde noch der Gesellschaft zum Nachteile gereichen sollen.

Die Gesellschaft haftet weder für die im § 1 angegebenen Flächenausmaße, noch für eine bestimmte Beschaffenheit der abgetretenen Grundstücke oder der im § 5 bezeichneten Bauobjekte nebst Zubehör.

§ 3. Nachstehende Verpflichtungen der Gesellschaft, welche mit den Neubauten, Zubauten und Umbauten für Betriebsbahnhöfe im Zusammenhange stehen, bleiben aufrecht, insoferne denselben nicht schon durch die im § 1 enthaltene Grundabtretung genügt ist, nämlich:

1. Die Verpflichtungen aus der Parzellierungsbewilligung für die Liegenschaften E.-Zz. 683 Grinzing und 159 Unter-Döbling (Stadtratsbeschluss vom 30. Mai 1901, Z. 6577, Mag.-Dekret vom 5. Juni 1901, Z. 35.249).

2. Die auf die Abtretung von Gründen bezughabenden Verpflichtungen aus den Baukonsensen für den Betriebsbahnhof Erdberg (Statth.-Erlaß vom 6. Oktober 1900, Z. 89.109 und vom 3. Juli 1901, Z. 56.187, ferner Mag.-Dekret vom 15. Oktober 1900, Z. 109.818), ferner die Verpflichtungen aus dem Vertrage vom 19. Februar 1901 (M. Z. 86.830) über beiderseitige Grundabtretungen anlässlich des Baues des erwähnten Betriebsbahnhofes, endlich die Ver-

pflichtung, für die zu Straßenzwecken erfolgte Erwerbung eines Teiles der Kat.-Parzelle 2188/2, E.-Z. 398, III. Bez., nächst dem Betriebsbahnhof Erdberg der Gemeinde eine angemessene Entschädigung zu leisten.

3. Die auf die Abtretung von Gründen bezug habenden Verpflichtungen aus dem Übereinkommen, welches zufolge Kommissionsprotokoll vom 11. Oktober 1900, Statth.-Z. 103.155, anlässlich der Bauverhandlung für den Betriebsbahnhof Wienzeile der städtischen Straßenbahnen zwischen der Gemeinde Wien und der Gesellschaft getroffen wurde, ferner die Verpflichtungen aus dem Tausch- und Kaufvertrage, welchen die Gemeinde Wien mit der Gesellschaft auf Grund des Gemeinderatsbeschlusses vom 30. Oktober 1901, Z. 12.213, anlässlich der Änderung der Baulinie für die Zheringgasse abgeschlossen hat.

4. Die Verpflichtung zur Abtretung der Kat.-Parzelle 667, E.-Z. 651, des Grundbuches der Kat.-Gemeinde Penzing an die Gemeinde zu Straßenzwecken (Zuschrift der Gesellschaft vom 17. August 1901, Z. 6386/4568, und Stadtratsbeschluss vom 28. August 1901, Z. 10.225, M.-Z. 46.488 ex 1901).

5. Die Verpflichtungen aus der Parzellierungsbewilligung für die Liegenschaften E.-Z. 1575, Grundbuch Ottakring (Stadtratsbeschluss vom 17. September 1901, Z. 10.790, Mag.-Dekret vom 4. Oktober 1901, Z. 58.997) und aus der Abteilungsbeurteilung für die aus der erwähnten Liegenschaft entstandene Baustelle III, insofern die nach dieser Bewilligung zu Straßenzwecken abzutretenden Gründe entlang dem Betriebsbahnhofe Ottakring, oder entlang den im Eigentume der Gesellschaft verbleibenden Baustellen gelegen sind.

6. Die Verpflichtungen zur Abtretung von Gründen aus dem im Protokolle vom 14. August 1901, Statth.-Z. 64.040, niedergelegten Übereinkommen, welches zwischen der Gesellschaft und der Gemeinde Wien anlässlich der Bauverhandlung über die Errichtung einer neuen Wagenhalle mit Anbauten in dem Betriebsbahnhofe Hernals getroffen worden ist.

§ 4. Die Gesellschaft überträgt der Gemeinde Wien und diese übernimmt von der Gesellschaft die zum Gutsbestande der Liegenschaft E.-Z. 57 des Grundbuches der Kat.-Gemeinde Dornbach gehörigen Kat.-Parzellen 337, 339 und 1105/5 in das Eigentum.

Die Gesellschaft verpflichtet sich ferner zu erwirken, daß die Wiener Tramway-Gesellschaft i. L. die Löschung des auf der Liegenschaft E.-Z. 467 Dornbach unter C, Post 1, einverleibten unentgeltlichen Benützungsbrechtes bewilligt.

Die Bau- und Betriebsgesellschaft bestellt ferner auf der Liegenschaft E.-Z. 57 des Grundbuches der Kat.-Gemeinde Dornbach zu Gunsten der Gemeinde eine Servitut, nach welcher der jeweilige Eigentümer dieser Liegenschaft die Benützung der Kat.-Parzellen 1126/4, 1125/6 und 1125/7 für den Bestand des Doppelgleises der städtischen Straßenbahnen samt Zubehör in der derzeitigen Lage dieser Geleise, ferner den Bahnbetrieb auf diesen Geleisen und die zu deren Erhaltung notwendigen Arbeiten zu dulden hat.

Sollten jedoch künftighin die Geleise der städtischen Straßenbahnen von den erwähnten Parzellen so weit wegverlegt werden, daß zwischen dem den Parzellen zunächst gelegenen Schienenstrange und der Parzellengrenze ein mindestens 5·7 m breiter Grundstreifen frei bleibt, so wird die Gemeinde die Löschung der vorbezeichneten Servitut, sowie die Löschung der auf den Liegenschaften E.-Z. 57 und 1022 unter C, Post 1, einverleibten Baubeschränkung, insofern sich dieselbe auf die Kat.-Parzellen 1126/4, 1125/6 und 1125/7 bezieht, bewilligen.

Sollten ferner die Geleise der städtischen Straßenbahnen von den Kat.-Parz. 1125/19, 1125/24, 1125/23 und 1125/30 (E.-Z. 57 des Grundbuches der Kat.-Gemeinde Dornbach) so weit wegverlegt werden, daß zwischen dem den Parzellen zunächst gelegenen Schienenstrange und der Parzellengrenze ein mindestens 5·7 m breiter Grundstreifen frei bleibt, so wird die Gemeinde die Löschung der auf Liegenschaft E.-Z. 57 einverleibten Baubeschränkung, auch insofern sich dieselbe auf die zuletzt genannten Parzellen bezieht, bewilligen.

Die Gesellschaft übergibt weiters der Gemeinde und diese übernimmt von der Gesellschaft die Liegenschaft E.-Z. 739 des Grundbuches der Kat.-Gemeinde Penzing in das Eigentum.

Wenn sich herausstellen sollte, daß noch andere Grundstreifen, auf welchen Geleise der offenen Strecken liegen, im Eigentume der Gesellschaft stehen, so wird dieselbe diese Grundstücke der Gemeinde in das Eigentum übergeben. Sollten sich solche Grundstücke im Eigentume der Wiener Tramway-Gesellschaft i. L. befinden, so wird die Bau- und Betriebsgesellschaft von dieser die Übertragung des Eigentums an die Gemeinde erwirken.

§ 5. Mit den in § 1 bezeichneten Grundstücken geht auch das Eigentum sämtlicher auf denselben befindlicher Gebäude, Werkstätten und sonstiger Bauobjekte nebst Zubehör an die Gemeinde Wien über. Dies gilt besonders auch von den in den Bahnhöfen befindlichen Geleiseanlagen, ferner Beleuchtungs- und Signalanlagen.

§ 6. Die Abtretung der in den §§ 1 und 4 bezeichneten Grundstücke an die Gemeinde Wien erfolgt frei von allen Pfandrechten.

Alle sonstigen Lasten und Eigentumsbeschränkungen, welche auf den abzutretenden Grundstücken grundbücherlich haften, übernimmt die Gemeinde.

Wenn und soweit auf einer nur teilweise an die Gemeinde übergehenden Liegenschaft zugunsten der Gemeinde Lasten einverleibt sind, welche den der Gesellschaft verbleibenden Rest der Liegenschaft treffen, bleiben die Lasten hinsichtlich dieses Restes aufrecht.

§ 7. Für die Realitäten, welche die Gesellschaft nach diesem Übereinkommen der Gemeinde abzutreten hat, sowie für die von der Gesellschaft gemäß § 4 zu bewirkende Abtretung von Gründen und Rechten leistet die Gemeinde an die Gesellschaft einen Kauffchilling von K 6,250.000, d. i. sechs Millionen zweihundertfünzigtausend Kronen, welcher am 1. April 1902 durch Anweisung in bar bei der Deutschen Bank in Berlin bezahlt wird (§ 15, Absatz 2, der Schluß- und Gegenbriefe vom heutigen Tage).

§ 8. Die Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien erteilt ihre Einwilligung, daß ohne ihre weitere Einvernehmung auf nachstehenden Liegenschaften u. zw.:

a) auf den Liegenschaften E.-Z. 1171 und 1179 des Grundbuches der Kat.-Gemeinde Währing,

b) auf der Liegenschaft E.-Z. 2879 des Grundbuches für den II. Bezirk,

c) auf den Liegenschaften E.-Z. 674, 677 und 678 des Grundbuches für den XI. Bezirk,

d) auf der Liegenschaft E.-Z. 1665 des Grundbuches für den X. Bezirk,

e) auf den Liegenschaften E.-Z. 712, 713, 714, 715, 716, 717, 718, 723, 729 und 1491 des Grundbuches der Kat.-Gemeinde Penzing,

f) auf den Liegenschaften E.-Z. 628, 629, 630, 636, 637, 638 und 651 des Grundbuches der Kat.-Gemeinde Penzing,

g) auf der Liegenschaft E.-Z. 2 des Grundbuches der Kat.-Gemeinde Penzing,

h) auf der Liegenschaft E.-Z. 3213 des Grundbuches der Kat.-Gemeinde Ottakring,

i) auf den Liegenschaften E.-Z. 126 und 130 des Grundbuches der Kat.-Gemeinde Hernals,

k) auf der Liegenschaft E.-Z. 739 des Grundbuches der Kat.-Gemeinde Penzing,

das Eigentumsrecht der Gemeinde Wien einverleibt werde.

Die Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien erteilt ihre Einwilligung, daß ohne ihre weitere Einvernehmung von dem Gutsbestande der Liegenschaft E.-Z. 134 des Grundbuches der Kat.-Gemeinde Hernals die Kat.-Parzellen 647 und 648 abgeschrieben und daß diese Parzellen einer Einlage, auf welcher das Eigentumsrecht der Gemeinde Wien einverleibt ist, zugeschrieben werden.

Die Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien erteilt ferner ihre Einwilligung, daß ohne ihre weitere Einvernehmung von dem Gutsbestande der Liegenschaft E.-Z. 57 des Grundbuches der Kat.-Gemeinde Dornbach die Kat.-Parzellen 337, 339 und 1105/5 abgeschrieben, daß für diese Parzellen eine neue Einlage eröffnet und auf dieser Einlage das Eigentumsrecht der Gemeinde Wien einverleibt werde.

Endlich erteilt die Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien ihre Einwilligung, daß auf der Liegenschaft E.-Z. 57 des Grundbuches der Kat.-Gemeinde Dornbach eine Servitut des Inhaltes, daß der jeweilige Eigentümer dieser Liegenschaft die Benützung der Kat.-Parzellen 1126/4, 1125/6 und 1125/7 für den Bestand des Doppelgeleises der städtischen Straßenbahnen samt Zubehör in der derzeitigen Lage dieser Geleise, ferner den Bahnbetrieb auf diesen Geleisen und die zu deren Erhaltung notwendigen Arbeiten zu dulden hat, zugunsten der Gemeinde Wien grundbücherlich einverleibt werde.

§ 9. Mit dem heutigen Tage tritt die Gemeinde Wien in den physischen Besitz der Realitäten, welche den Gegenstand dieses Übereinkommens bilden, samt deren Zubehör.

§ 10. Als Abrechnungstermin für alle Nutzungen und Lasten der abgetretenen Grundflächen und Bauobjekte, sowie Abgaben und sonstigen Gebühren gilt der 1. Jänner 1902.

Die Gesellschaft leistet dafür Gewähr, daß alle Steuern, Abgaben und sonstigen Gebühren, welche aus der Zeit vor dem 1. Jänner 1902 auf den abgetretenen Realitäten haften, bezahlt sind.

§ 11. Beide Teile verzichten auf die Anfechtung dieses Vertrages wegen allfälliger Ver-
fälschung über die Hälfte des wahren Wertes.

§ 12. Die grundbücherliche Durchführung dieses Übereinkommens erfolgt hinsichtlich der im
§ 8 nicht angeführten Liegenschaften, Parzellen und Parzellenteile mittelst absonderter Auffandungs-
urkunden.

Die Kosten der grundbücherlichen Durchführung des Übereinkommens trägt die Gemeinde;
die Gesellschaft wird jedoch die Trennungspläne für die von ihr abzutretenden Grundflächen auf
ihre Kosten beistellen. Die Auslagen für jene Lösungs- und Freilassungserklärungen, welche die
von der Gemeinde Wien nicht übernommenen bürgerlichen Lasten zum Gegenstande haben, trägt die
Gesellschaft allein.

Dieselbe ist verpflichtet, der Gemeinde diese Lösungs- und Freilassungserklärungen inner-
halb 9 Monate nach Unterfertigung dieses Übereinkommens vorzulegen.

Dieses Übereinkommen, sowie alle Verträge, Eingaben und Urkunden, welche sich auf die
Abtretung der in den §§ 1 und 4 erwähnten Grundflächen 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 der Gesellschaft die Gewähr leistet.

§ 13. Dieser Vertrag wird in zwei Partien ausgefertigt, wovon jeder Vertrags-
theil eines erhält.

Urkund dessen nachstehende Unterschriften:

Bau- und Betriebsgesellschaft
für städtische Straßenbahnen in Wien:

R. R. Bode m. p.

Dr. H. Feistmantel m. p.

Für die Gemeinde Wien:

Dr. Karl Lueger m. p.
Bürgermeister.

Heinrich Braun m. p.
Stadtrat.

Andreas Weitmann m. p.
Stadtrat.

Wien, am 14. April 1902.

Siemens & Halske Aktiengesellschaft.

Wien, am 14. April 1902.

B. Z. 6662/II.

An die Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ in Wien.

Sie haben an uns folgenden Schlußbrief gerichtet:

„Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“.

Z. 604 ex 1902.

V.

An die Siemens & Halske Aktiengesellschaft in Wien.

Wien, am 14. April 1902.

Wir übernehmen laut Gemeinderatsbeschlusses vom 27. Dezember 1901, Z. 15.142, vom
1. Jänner 1902 an das uns mit der Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 24. März
1899, R.-G.-Bl. Nr. 58, konzessionierte Netz normalspuriger, mit elektrischer Kraft zu betreibender
Kleinbahnlinien in Wien, soweit dasselbe zu dem erwähnten Termine hergestellt war, ferner den
weiteren Ausbau dieses Bahnnetzes und den Betrieb desselben.

Betreffs der Übernahme derjenigen Teile des Bahnnetzes samt Wagenpark und Zubehör,
welche bis zum 1. Jänner 1902 hergestellt waren, treffen wir unter Einem mit der Bau- und
Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien eine Vereinbarung.

Wir übertragen Ihnen nunmehr in Gemäßheit des oben bezogenen Gemeinderatsbeschlusses
und der Stadtratsbeschlüsse vom 28. und 30. Jänner, sowie 18. und 20. März 1902, Z. 3756, den
weiteren A u s b a u dieses Bahnnetzes samt Ausrüstung auf Grund nachstehender

Bedingungen:

§ 1. Gegenstand des Übereinkommens.

Sie werden das Straßenbahnnetz und sein Zubehör nach Maßgabe der Bestimmungen und
der Beilagen dieses Übereinkommens, insbesondere der technischen Bedingungen, Baubeschreibungen
und der Pläne zur Ausführung bringen. Sofern zur baulichen Ausgestaltung der einzelnen Linien
oder Bauobjekte irgend welche geringfügige Einzelheiten fehlen sollten, die zwar in den Bau-
beschreibungen nicht vorgesehen, aber zur Betriebsfähigkeit notwendig sind, sind Sie verpflichtet,
die fehlenden Arbeiten oder Lieferungen zu vollführen; sollten solche in der Baubeschreibung vor-
gesehenen Einzelheiten als überflüssig entfallen, so werden Ihnen andererseits die hiedurch ent-
stehenden Ersparungen von der zu bezahlenden Summe nicht in Abzug gebracht.

Die in der Baubeschreibung vorgesehene Umlegung der Geleise auf dem Platze vor der Aspernbrücke im I. Bezirke haben Sie nur dann vorzunehmen, wenn die Eisenbahnbehörde innerhalb der Zeit Ihrer Betriebsführung darauf bestehen sollte.

Am Ende des Baues muß uns das Straßenbahnnetz samt Zubehör, und zwar nach Maßgabe dieser Bedingungen vollständig ausgeführt und in tadellos betriebsfähigem Zustande (§ 21 der gleichzeitigen Vereinbarungen über den Betrieb) zur Verfügung stehen.

§ 2. Beilagen des Übereinkommens.

Diesem Übereinkommen werden nachstehende Beilagen angeschlossen:

1. Technische Bedingungen.
2. Baubeschreibungen der neu herzustellenden Linien und der übrigen, nicht die Bahnlinsen selbst betreffenden Bauarbeiten.
3. Baubeschreibung der Arbeiten, welche auf den von der Bau- und Betriebsgesellschaft übergebenen Linien noch zu leisten sind.
4. Liniplan.
5. Verzeichnis des gesamten Wagenparkes und sonstiger Betriebsmittel.
6. Verzeichnis des Wagenparkes und sonstiger Betriebsmittel, welche uns von der Bau- und Betriebsgesellschaft übergeben wurden.
7. Verzeichnis der Ergänzungsanlagen.
8. Verzeichnis der vorläufig zurückgestellten Linien und Anlagen.
9. Verzeichnis der Speisepunkte und Beschreibung der Arbeiten für den Anschluß der Speise- und Rückleitungen an die elektrische Bahnausrüstung.

Diese Beilagen werden als Bestandteile dieses Übereinkommens erklärt.

§ 3. Behördliche Bewilligungen.

Wir erwerben die zum Baue und zur Inbetriebsetzung der Straßenbahnen samt Wagenpark und sonstigem Zubehör, insbesondere auch zur Erbauung und Benützung der Betriebsbahnhöfe und sonstigen Hochbauten erforderlichen behördlichen Bewilligungen.

Wir werden unseren ganzen Einfluß dahin aufwenden, daß die vorerwähnten Bewilligungen mit möglichst geringer Belastung Ihrer Gesellschaft und mit tunlichster Beschleunigung erteilt werden.

Wir werden Sie zu allen den Bau betreffenden Verhandlungen mit Behörden einladen.

§ 4. Befolgung der behördlichen Verfügungen.

Ihre Gesellschaft ist verpflichtet, sowohl die Bestimmungen der für das Straßenbahnnetz erteilten Konzession vom 24. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58, und der technischen Konzessionsbedingungen vom 3. Dezember 1900 (Nr. 146 des Verordnungsblattes für Eisenbahnen und Schifffahrt), als auch alle einschlägigen Verfügungen und Entscheidungen, welche seit der Erteilung der Konzession von den Eisenbahnbehörden für den Bau der Straßenbahnlinsen erlassen wurden, zu beobachten, ferner aber auch alle jene Bedingungen zu erfüllen, welche die im § 3 erwähnten behördlichen Bewilligungen enthalten. Die Bestreitung etwaiger hieraus entstehender Kosten ist durch § 19 geregelt.

§ 5. Vorlegung und Erledigung der Projekte.

Sie sind verpflichtet, uns rechtzeitig und unentgeltlich alle Behelfe zur Verfügung zu stellen, welcher wir als Konzessionärin zur Erwirkung der im § 3 erwähnten Bewilligungen und zu den erforderlichen Grundeinlösungen bedürfen.

Die zur Erlangung der Bewilligungen und zur Enteignung erforderlichen und etwa noch nicht vorgelegten Pläne, Verzeichnisse und technischen Berichte sind dem Magistrat für die im Jahre 1902 auszuführenden Linien binnen drei Werktagen von heute an und für die im Jahre 1903 zu erbauenden Linien bis 1. Oktober 1902 vorzulegen. Die zur bücherlichen Durchführung erforderlichen Grundeinlösungspläne sind binnen sechs Wochen nach unserer Aufforderung vorzulegen.

Die Überreichung der Projekte bei den Eisenbahnbehörden hat durch uns binnen einer bestimmten Frist von dem Zeitpunkte an zu geschehen, in dem uns die Pläne und Behelfe, welche diesem Übereinkommen und den gesetzlichen Anforderungen entsprechen, von Ihrer Gesellschaft zur Verfügung gestellt worden sind. Diese Frist beträgt für die im Jahre 1902 zu erbauenden Linien drei Wochen und für die im Jahre 1903 zu erbauenden Linien zwei Monate, vom Tage der Einreichung der Projekte, soferne nicht Hindernisse im Wege stehen, deren Beseitigung nicht in unserer

Nacht liegt. Sofern wir Ihnen solche Projekte für die im Jahre 1902 zu erbauenden Linien, die Sie uns bereits vorgelegt hatten, zur Umarbeitung zurückgestellt haben, gelten in Bezug auf die Überreichung der umgearbeiteten Projekte bei den Eisenbahnbehörden für uns die folgenden Fristen:

Jene umgearbeiteten Projekte, die uns bereits von Ihnen zugekommen sind, haben wir binnen acht Tagen von heute an, jene aber, die uns noch nicht vorliegen, binnen acht Tagen nach dieser Vorlage zu überreichen.

Überdies sind mindestens vierzehn Tage vor dem Beginne des Baues einer jeden uns konzessionierten Linie dem Magistrate die vom straßen- und baupolizeilichen Standpunkte erforderlichen Befehle zur Genehmigung vorzulegen.

§ 6. Herstellung der Geleise.

Alle zu erbauenden städtischen Straßenbahnen sind grundsätzlich mit doppelten Geleisen anzulegen. An Stellen, wo die hiezu nötige Straßen- oder Grundfläche nicht ausreicht, ist ein einfaches Geleise zulässig. Auch jene Bahnstrecken werden eingleisig mit Ausweichen hergestellt, welche in der Baubeschreibung als eingleisig bezeichnet sind.

Geleiseverbindungen zwischen den einzelnen Linien werden wir nur insoweit verlangen, als Ihre Gesellschaft zur Ausführung derselben nach den Baubeschreibungen verpflichtet ist.

§ 7. Grunderwerb. Anbringung von Wandhaken für die Oberleitung.

Wir werden die zur Ausführung der Bahnlinien und der Hochbauten erforderlichen Grundflächen auf unsere Kosten beistellen. Zur Herstellung des Bahnkörpers auf unsere Kosten sind wir nur bei der Linie vom Zentralfriedhof nach Kaiser-Ebersdorf verpflichtet.

Wir tragen ferner die Kosten für die zur Ausführung der offenen Bahnstrecken notwendige Herstellung oder Rekonstruktion von Brücken, Unterführungen oder Einwölbungen, ferner von Stütz- und Futtermauern. Wir behalten uns selbstverständlich vor, etwaige andere Interessenten zur Beitragsleistung heranzuziehen. Ferner fallen uns auch die etwa an Dritte für die Benützung von Grundflächen oder Bahn- und Straßenobjekten zu entrichtenden jährlichen Zinse zur Last.

Die etwa notwendige Erwerbung von Grundflächen soll sofort, nachdem Ihre Gesellschaft die zur Enteignung tauglichen Befehle vorgelegt hat, von uns durchgeführt werden.

Es ist Ihre Sache, die Zustimmung der Hauseigentümer zur Anbringung von Wandhaken für die elektrische Oberleitung an den Häusern zu erlangen, wobei wir Sie nach Möglichkeit unterstützen werden.

Wir sind bereit, die etwa von den Hauseigentümern aus diesem Anlasse geforderten Erklärungen in Gemäßheit des Magistratsdekretes vom 21. Juni 1899, Z. 82.245/V, auszustellen.

Sollte die Zustimmung von Hauseigentümern unter den bisher üblichen Bedingungen nicht erwirkt werden können, so ist Ihre Gesellschaft verpflichtet, ohne weiteres Entgelt anstatt der Wandhaken Maste aufzustellen. Wird die Zustimmung der Hauseigentümer unter solchen Bedingungen nachträglich, jedoch noch während Ihrer Betriebsführung erwirkt, so können Sie während der Zeit der Betriebsführung die Maste durch Wandhaken ersetzen und die Maste für sich verwenden.

§ 8. Qualität der Arbeit. Berücksichtigung der heimischen Industrie.

Die sämtlichen Ihrer Gesellschaft obliegenden Arbeiten und Lieferungen sind gemäß den Baubeschreibungen und technischen Bedingungen fachgemäß nach Art der bisherigen Bauausführungen bei dem städtischen Straßenbahnnetz zu bewirken.

Das Stadtbauamt hat das Recht, sich über die Güte der Bauausführung und über die Beschaffenheit der Materialien Gewißheit zu verschaffen und die sofortige Behebung etwaiger Mängel und Gebrechen, die Beseitigung und Wiederausführung von nicht entsprechend hergestellten Teilen des Baues, ferner die Auswechslung solcher Materialien anzuordnen, welche nicht von guter Qualität sind.

Bei sämtlichen Anschaffungen ist in erster Linie auf die Heranziehung der heimischen und insbesondere der Wiener Arbeit und Erzeugnisse Rücksicht zu nehmen. Nur solche Gegenstände dürfen aus dem Auslande bezogen werden, welche in Wien oder sonst im Inlande nicht in geeigneter Beschaffenheit oder trotz gehöriger Bestellung nicht rechtzeitig innerhalb der vertragsmäßigen Vollendungsfristen oder nur um fünf vom Hundert teurer beschafft werden können, als die ausländische Ware zuzüglich Fracht und Zoll loco Wien zu stehen kommen würde.

Im Falle der Nichteinhaltung dieser Verpflichtung tritt die Strafbestimmung des § 25, Absatz 2 ein.

§ 9. Oberbau. Art der Baudurchführung.

Wir werden keinen stärkeren Oberbau und keine andere Stoßverbindung verlangen, als für die im Jahre 1901 neu erbauten Linien vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigt wurden, soferne nicht die Eisenbahnbehörde abweichende Vorschriften erläßt.

Es ist Ihnen gestattet, in den Betriebsbahnhöfen und für deren Zufahrtsgeleise, insoferne die letzteren nicht in der durchgehenden Strecke liegen, weiters bei den Aufstellungsgeleisen an den Enden der Linien Ihre vorhandenen 155 mm hohen Schienen samt den dazugehörigen Weichen zu verwenden, wenn dies nicht von der Eisenbahnbehörde unteragt wird. Ausgenommen hiervon sind jedoch die Aufstellungsgeleise auf der Triesterstraße, Vinzerstraße, Siebingerstraße und am Flößersteig.

Die Arbeiten sind im Rahmen dieses Übereinkommens nach Anordnung und unter Aufsicht des Stadtbauamtes nach Maßgabe der von uns und der Eisenbahnbehörde zu genehmigenden Pläne und zwar mit möglichster Beschleunigung auszuführen. Beim Um- oder Neubau der einzelnen Bahnlinien ist jede Störung des Straßenverkehrs nach Möglichkeit hintanzuhalten.

Notwendige Veränderungen an städtischen Objekten und Anlagen, welche der Geleiselegung im Wege stehen, nimmt Ihre Gesellschaft auf eigene Kosten vor, soferne im § 7, Absatz 2 dieses Übereinkommens nichts Anderes festgesetzt ist.

Dort, wo wir es für notwendig erachten, können wir solche Veränderungen unter rechtzeitiger Verständigung Ihrer Gesellschaft selbst durchführen lassen, wofür Sie uns dann die Selbstkosten zu ersetzen verpflichtet sind.

§ 10. Pflasterungen.

Auf sämtlichen Bahnstrecken, welche in ungepflasterten Straßen gebaut werden, ist die Geleisezone über unser Verlangen nach Anordnung des Stadtbauamtes mit jenem Material auszupflastern, welches wir auch für die übrige Straßenbreite in Aussicht nehmen. Bahnstrecken, welche in bereits gepflasterten Straßen gebaut werden, sind mit dem gleichen Pflastermaterial, wie es die Straße neben den Geleisen aufweist, und unter Weiterverwendung der vorhandenen Pflastersteine, soweit dieselben brauchbar sind und vom Stadtbauamte zur Weiterverwendung zugelassen werden, in der Geleisezone nach Anordnung des genannten Amtes auszupflastern. Nicht mehr verwendbares altes Pflastermaterial ist dabei durch neues zu ersetzen; das Altmateriale verbleibt Ihrer Gesellschaft.

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

Die Geleisezone wird bei eingleisigen Strecken mit 2.53 m, bei gekuppelten Doppelgeleisen mit 5.06 m und bei sonstigen Doppelgeleisen mit 2.53 m für jedes Geleise bestimmt.

§ 11. Elektrische Ausrüstung.

Alle zu erbauenden Bahnlinien werden grundsätzlich mit oberirdischer elektrischer Arbeitsleitung ausgerüstet, für welche das Bügelsystem von Siemens & Halske zur Anwendung zu kommen hat, doch ist unterirdische Stromleitung nach dem Systeme Siemens & Halske auf jenen Linien und Bahnstrecken auszuführen, für welche dies in der Baubeschreibung vorgeschrieben ist.

Die am 1. Jänner 1902 vorhandenen Verteilungskästen und Verteilungsleitungen, sowie die Schienenanschlüsse an die Rückleitungen erhalten wir von der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen.

Sämtliche Arbeiten und Lieferungen, welche zum Zwecke des Anschlusses der Speise- und Rückleitungen an die elektrische Bahnausrüstung vom 1. Jänner 1902 an noch ausgeführt werden müssen, sind von Ihrer Gesellschaft im Einvernehmen mit der Bauleitung der städtischen Elektrizitätswerke nach Maßgabe der Beilage 9 zu bewerkstelligen. Die hiefür erwachsenden Kosten sind Ihrer Gesellschaft von uns zur Hälfte zu bezahlen. Der Kostenberechnung sind angemessene Preise zugrunde zu legen.

Es dürfen uns aus der Anwendung und weiteren Benützung aller auf die Leitungs- und Betriebssysteme bezüglichen Patente Ihrer Gesellschaft, welche bei den bestehenden oder nach diesen Bestimmungen zu erbauenden Straßenbahnlinien in Ausübung stehen, keine Kosten erwachsen. Für alle anderen von uns noch zu übernehmenden oder neuherzustellenden Straßenbahnlinien wird Ihre Gesellschaft uns oder dem von uns bestellten Betriebsführer die Benützung solcher patentierten und privilegierten Erfindungen gegen eine mäßige Lizenzgebühr einräumen.

§ 12. Wagenpark, Werkzeugmaschinen, Werkzeuge und Werkstätten-
utensilien. Möbel und Uniformen.

Ihre Gesellschaft hat uns den im Verzeichnisse Beilage 5 angeführten Wagenpark, sowie die daselbst erwähnten sonstigen Betriebsmittel nebst Zubehör insoweit zu liefern und in das Eigentum zu übergeben, als wir diese Gegenstände nicht schon von der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien zufolge des Verzeichnisses Beilage 6 zu erhalten haben.

Ihre Gesellschaft hat die nach dem Verzeichnisse Beilage 6 unter Beiwagen, Post 2, angeführten, uns von der Bau- und Betriebsgesellschaft zu liefernden 400 Pferdebahnwagen nach Maßgabe der Baubeschreibung als Beiwagen auszurüsten, insofern dies nicht schon geschehen ist.

Ihre Gesellschaft hat uns ferner auch die im Verzeichnisse Beilage 5 erwähnten 130 Stück Pferdebahnwagen zu liefern, welche wir aus dem vorhandenen Bestande der Bau- und Betriebsgesellschaft auszuwählen haben und welche von Ihrer Gesellschaft als Beiwagen zum elektrischen Betriebe nach Maßgabe der Baubeschreibung herzurichten sind.

Ihre Gesellschaft hat ferner von dem gesamten im Verzeichnisse Beilage 5 angeführten Wagenpark, gleichgiltig ob sie denselben selbst beistellt, oder ob wir ihn von der Bau- und Betriebsgesellschaft übernehmen, sämtliche grüne Wagen nach Maßgabe der Baubeschreibung zu laden.

Desgleichen sind sämtliche Motorwagen, gleichgiltig ob Sie dieselben selbst beistellen oder ob wir diese Wagen von der Bau- und Betriebsgesellschaft übernehmen, derart einzurichten, daß sie durchgehend sowohl die Strecken mit oberirdischer als auch diejenigen mit unterirdischer Zuleitung befahren können.

Die in der Baubeschreibung (Werkstättenbeschreibung) angeführten Werkzeugmaschinen, Werkzeuge und Werkstättenutensilien übernehmen wir, soweit sie bei der Bau- und Betriebsgesellschaft vorhanden sind, laut der zu errichtenden Inventur von dieser; dieser Inventur wird Ihre Gesellschaft beigezogen werden. Die übrigen in der Werkstättenbeschreibung bezeichneten Gegenstände liefert Ihre Gesellschaft.

Ihre Gesellschaft ist verpflichtet, für die Diensträume der von ihr zu errichtenden neuen Verwaltungsgebäude in den Betriebsbahnhöfen Simmering II, Erdberg, Ottakring und Grinzing die erforderlichen neuen Bureaumöbel im Werte von ungefähr 25.000 Kronen anzuschaffen und zu liefern. Ihrer Gesellschaft obliegt es auch, diejenigen Uniformen für die Bediensteten anzuschaffen und uns zu liefern, welche außer den von der Bau- und Betriebsgesellschaft an uns übergebenen Uniformen noch erforderlich sind. Eine Zeichnung der neuen Uniformen ist uns vor Bestellung derselben zur Genehmigung vorzulegen. Das Ausmaß dieser Lieferung wird dahin festgestellt, daß bis zum vollständigen Ausbau des Straßenbahnnetzes noch neue Uniformen für 1200 Bedienstete und zwar mit einem Durchschnittsbetrage von 100 Kronen per Mann zu liefern sind.

§ 13. Betriebsbahnhöfe, Warthallen.

Ihre Gesellschaft hat in den in der Baubeschreibung angeführten Betriebsbahnhöfen die Gebäude- und Geleiseanlagen nebst Zubehör, welche wir von der Bau- und Betriebsgesellschaft übernommen haben, nach dieser Baubeschreibung auszubauen und die in den Bahnhöfen neu zu errichtenden Gebäude- und Geleiseanlagen nebst Zubehör nach der Baubeschreibung herzustellen.

Diese Bahnhöfe müssen in betriebsfähigem Zustande nach Maßgabe der Vollendung der von Ihrer Gesellschaft auszubauenden Bahnlinien bereit stehen.

Ihre Gesellschaft hat die in der Baubeschreibung angeführten Warthallen nach Maßgabe dieser Beschreibung und der technischen Bedingungen herzustellen.

Die Aufstellungsplätze für die Warthallen bestimmen wir, jedoch derart, daß Ihrer Gesellschaft aus der Wahl des Platzes keine Kosten erwachsen.

§ 14. Baufristen.

Für die Ihrer Gesellschaft übertragenen Bauausführungen haben folgende Vollendungsfristen zu gelten:

- a) Die Vollendungsarbeiten, welche an den am 1. Jänner 1902 bereits elektrisch betriebenen Linien nach Maßgabe der Baubeschreibungen ausständig sind, sowie jene Ergänzungen und Abänderungen, welche an den am 1. Jänner 1902 zwar bereits fertiggestellten, aber noch nicht dem elektrischen Betriebe übergebenen Linien nach Maßgabe der Baubeschreibung durchzuführen sind, sind innerhalb der behördlicherseits angeordneten Frist, jedenfalls aber im Baujahre 1902 zu beendigen;

b) die vom Jahre 1901 her noch im Bau befindlichen Linien sind im Baujahre 1902 zu vollenden;

c) bei den nachfolgenden Bahnstrecken und zwar: Erdbergstraße (Nr. 21 der Konzession), Landstraßer und Wiedner Gürtel (Nr. 22 der Konzession), Rennweg vom Schwarzenbergplatz bis Traungasse (Nr. 11 der Konzession), Heugasse von der Lastenstraße bis Dr.-Nr. 1 Heugasse (Nr. 34 der Konzession), Lastenstraße Getreidemarkt bis Friedrichstraße (Nr. 37 und 38 der Konzession), ist der diesem Übereinkommen gemäß zu schaffende definitive Bauzustand herzustellen, sobald es die örtlichen Verhältnisse gestatten. Sollte jedoch letztere Voraussetzung bis zur Vollendung des übrigen Netzes nicht eingetreten sein, so bleibt Ihre Gesellschaft verpflichtet, diese Arbeiten nach Eintritt der erwähnten Voraussetzung ohne Verzug nachzuholen. Ein entsprechender Teil der im § 18 festgesetzten Bezahlung wird in diesem Falle bis zur Kollaudierung der definitiven Herstellungen zurückbehalten. Ein Rückbehalt der Kaution findet jedoch aus diesem Anlasse nicht statt;

d) alle übrigen Ihrer Gesellschaft obliegenden Bauausführungen, insbesondere der Ausbau der in der Baubeschreibung, Beilage 2, angeführten Linien, sind bis längstens Ende des Baujahres 1903 zu vollenden. Die Verteilung dieser Linien auf die einzelnen Baujahre ist aus der Beilage 2 zu entnehmen.

Ihre Gesellschaft wird sich bemühen, den Bau der auf das Jahr 1903 entfallenden Linien schon früher zu vollenden.

Als Baujahr gilt die Zeit vom 1. Mai bis 30. November eines jeden Jahres.

Für den Bau jeder neu auszuführenden Linie soll Ihrer Gesellschaft eine Bauzeit von sieben aufeinanderfolgenden Monaten, gerechnet von der Erteilung der Baubewilligung, zur Verfügung stehen. Wird diese Bauzeit durch den Winter unterbrochen, so verlängert sie sich um einen Monat, jedoch nicht über das Ende des nächsten Baujahres hinaus. Auch darf der Bau aus diesem Grunde nicht über das Baujahr 1903 hinaus erstreckt werden.

Die Ihrer Gesellschaft obliegende Herrichtung und Ergänzung des Wagenparkes, sowie Vollendung, beziehungsweise Neuherstellung der Betriebsbahnhöfe, Werkstätten, Wartehallen und sonstigen Hochbauten hat nach Maßgabe der Inbetriebsetzung der Linien stattzufinden.

§ 15. Kollaudierung.

Ihre Gesellschaft wird uns von der Vollendung einer Linie oder Strecke die Anzeige erstatten. Binnen vierzehn Tagen von der Erstattung dieser Anzeige an gerechnet, haben wir die Kollaudierung der betreffenden Linie oder Strecke abzuhalten.

Bei derselben werden Ihrer Gesellschaft alle sich etwa vorfindenden Mängel von uns bekanntgegeben. Ihre Gesellschaft ist sodann verpflichtet, dieselben unverzüglich und ohne Unterbrechung des Betriebes zu beseitigen und uns die Beseitigung anzuzeigen.

Binnen vierzehn Tagen nach dieser Anzeige werden wir eine zweite Kollaudierung abhalten und feststellen, ob die Mängel behoben sind.

Erst wenn entweder bei der ersten Kollaudierung die vertragsmäßige Ausführung der Linie konstatiert, oder wenn die Behebung der hierbei gerügten Mängel im Sinne der vorstehenden Bestimmungen festgestellt ist, beginnt die im § 16 dieses Übereinkommens festgesetzte Haftungsfrist.

Mit dem Beginne dieser Frist ist Ihre Gesellschaft von der Haftung für Gefahr und Zufall enthoben.

Die vorstehenden Bestimmungen finden auf die von Ihrer Gesellschaft auszuführenden Gebäude- und Geleiseanlagen der Betriebsbahnhöfe, sowie auf die Werkstätten, Wartehallen und sonstigen Hochbauten, ferner auch auf den Wagenpark sinngemäße Anwendung.

§ 16. Umfang der Haftung und Haftzeit.

Ihre Gesellschaft übernimmt die Haftung für die tadellos betriebstüchtige und allen vereinbarten Bedingungen entsprechende Ausführung aller ihr übertragenen Arbeiten und Lieferungen auf die Dauer von zwölf Monaten in der Weise, daß alle während dieser Zeit zufolge Verwendung schlechten Materiales oder zufolge schlechter Arbeit auftretenden Mängel oder Gebrechen von ihr auf eigene Kosten behoben werden.

Für Schäden, welche auf höhere Gewalt, unter welche auch ein durch Sie nicht verschuldeter Strike fällt, oder auf ein Verschulden dritter, von Ihnen nicht zu vertretender Personen, oder auf Abnützung durch den ordnungsmäßigen Gebrauch zurückzuführen sind, haftet Ihre Gesellschaft nicht.

Ihre Haftung aus diesem Übereinkommen erstreckt sich auf alle Ihre Herstellungen und Lieferungen.

Betreffs jener Linien und Gebäude, welche am 1. Jänner 1902 begonnen, aber noch nicht fertig waren, und welche von Ihrer Gesellschaft fertiggestellt werden, haften Sie für die ganze Linie und das ganze Gebäude.

Betreffs jener Linien und Gebäude, welche wir von der Bau- und Betriebsgesellschaft im fertigen Zustande übernehmen und an denen von Ihrer Gesellschaft ein Umbau oder Arbeiten gemäß Beilage 3 vorgenommen werden, haften Sie nur im Umfange dieses Umbaues oder dieser nachträglichen Leistungen.

Betreffs jener Wagen, welche wir von der Bau- und Betriebsgesellschaft übernehmen, welche jedoch von Ihrer Gesellschaft umgestaltet werden, haften Sie nur im Umfange dieser Umgestaltungsarbeiten.

§ 17. Überprüfung.

Binnen 14 Tagen nach Ablauf der im § 16 festgesetzten Haftzeit findet für jede einzelne Linie oder für jedes einzelne Objekt eine neuerliche Überprüfung unter Ihrer Zuziehung statt, bei welcher die Ihnen auf Grund dieser Haftung etwa zur Last fallenden Auswechslungen, Nacharbeiten und Ausbesserungen festgestellt werden. Diese Arbeiten sind seitens Ihrer Gesellschaft sofort in Angriff zu nehmen und spätestens binnen drei Monaten zu beendigen.

Von der erfolgten Beendigung werden Sie uns benachrichtigen; wir werden uns binnen 14 Tagen davon überzeugen, ob die Arbeiten und Lieferungen ordnungsgemäß durchgeführt sind.

§ 18. Entgelt.

Als Entgelt für alle nach diesem Vertrage Ihrer Gesellschaft obliegenden Leistungen bezahlen wir die Summe von 39,510.000 Kronen, das ist Neununddreißig Millionen fünfhundertzehntausend Kronen, zuzüglich 4% Zinsen vom 1. Jänner 1902 an.

Hiedurch werden jene Fälle, in welchen wir Ihnen nach diesem Übereinkommen ein besonderes Entgelt zugesichert haben, nicht berührt. Den oben angeführten Betrag erlegen wir in laufender Rechnung bei der Deutschen Bank in Berlin.

Diese Summe wird Ihnen die Deutsche Bank unter ihrer (der Deutschen Bank) Verantwortung nur im Verhältnisse zum Fortschritte der Bauausführungen auszahlen. Von jeder Zahlung ist uns Mitteilung zu machen. Der bei der Deutschen Bank verbleibende Betrag muß stets ausreichende Deckung für die noch nicht geleisteten Arbeiten bieten.

Finden wir, daß eine solche Deckung nicht vorhanden ist, so sind wir berechtigt, die Zahlungen so lange zu sistieren, bis die erfolgten Überzahlungen durch weitere Leistungen gedeckt sind.

Sobald eine Linie oder ein Objekt von uns der Kollaudierung unterzogen wurde (§ 15) und sich hiebei kein Anstand ergeben hat, werden wir über Ihr Verlangen oder jenes der Deutschen Bank in Berlin eine Bestätigung hierüber erteilen.

Sollten sich bei der Kollaudierung Mängel ergeben, so haben wir der Deutschen Bank und Ihrer Gesellschaft bekanntzugeben, welcher angemessene Betrag bis zur Behebung der Mängel zurückzubehalten ist.

§ 19. Projektänderungen.

Wir leisten für die Arbeiten und Lieferungen, welche Ihre Gesellschaft auf Grund dieses Übereinkommens nach den Beilagen desselben auszuführen hat, keine Aufzahlung auf das im § 18 festgesetzte Entgelt.

Sie haben keine Aufzahlungen zu beanspruchen, wenn minder erhebliche Abänderungen der Projekte infolge der örtlichen Verhältnisse oder zum Zwecke der betriebsfähigen Vollendung einer Linie oder Anlage notwendig werden. Sonstige Projektänderungen und Vorkehrungen ist Ihre Gesellschaft über unser Verlangen, jedoch nur gegen angemessenes Entgelt, auszuführen verpflichtet.

Für Einrichtungen und Vorkehrungen, welche die Eisenbahnbehörden anordnen, hat Ihre Gesellschaft in der Regel keine Aufzahlung zu beanspruchen. Ausgenommen hiedon sind nur jene Einrichtungen und Vorkehrungen, welche gegenüber den bisher zu gleichen Zwecken angeordneten einen größeren Kostenaufwand verursachen. Auch solche Einrichtungen und Vorkehrungen haben Sie zu bewirken, wenn dieselben kraft der behördlichen Anordnung bis zum Beginne der Haftzeit ausgeführt sein müssen; wir werden jedoch zu dem hiedurch verursachten Mehraufwande vier Fünftel beitragen, während Sie das restliche Fünftel selbst bestreiten.

Sollten einzelne im Verzeichnisse Beilage 7 angeführte Ergänzungsanlagen zufolge eingetretener Hindernisse, deren Beseitigung nicht in der Macht Ihrer Gesellschaft liegt, bis zur Zeit der Vollendung des übrigen Netzes nicht fertiggestellt werden können, so sind Sie berechtigt, Ihre Enthebung von der Fertigstellung der betreffenden Ergänzungsanlagen zu begehren. In diesem Falle ist von der im § 18 festgesetzten Bezahlung ein entsprechender Betrag für jede etwa nicht zur Ausführung gelangte Ergänzungsanlage in Abzug zu bringen. Für die Ermittlung dieser Abzüge sind die in Beilage 7 verzeichneten Beträge maßgebend.

Falls die Ausführung der eingleisigen Linie von einem Punkte außerhalb des Haupteinganges des Zentralfriedhofes nach Kaiser-Ebersdorf wider Erwarten bis zur Zeit der Vollendung des übrigen Netzes nicht erfolgen könnte, so ist Ihre Gesellschaft verpflichtet, uns die veranschlagten Baukosten dieser Linie binnen 14 Tagen nach Übernahme des Eigenbetriebes des übrigen Netzes durch uns mit dem Betrage von 150.000 Kronen bar rückzuvorgüten.

Ihre Gesellschaft ist verpflichtet, über unser Verlangen oder über Anordnung der Behörden eine nach dem Projekte als zweigleisig auszuführende Linie oder Strecke eingleisig herzustellen oder umgekehrt. In diesem Falle erfolgt die gegenseitige Abrechnung und Ausgleichung über die hiedurch entstehenden Mehr- oder Minderkosten auf Grund angemessener Preise.

§ 20. Haftung für Schäden.

Für Schäden, welche Ihrer Gesellschaft bei der Bauausführung infolge der Herstellung, Beseitigung oder des Bestandes solcher Objekte oder Anlagen erwachsen, welche wir im eigenen oder fremden Namen hergestellt haben oder verwalten, tragen wir, beziehungsweise derjenige, in dessen Namen wir handeln, keine Haftung.

Ihre Gesellschaft haftet für alle Schäden, welche Objekte oder Anlagen der oben angeführten Art infolge Ihrer Bauausführung erleiden.

Für alle Ansprüche, welche seitens Dritter aus Anlaß der Bauarbeiten an uns gestellt werden, hat Ihre Gesellschaft aufzukommen. Zu einem Vergleiche über die Entschädigungsansprüche ist Ihre Zustimmung einzuholen, ein hierüber entstehender Rechtsstreit aber Ihrer Gesellschaft zu verkünden; beobachten wir diese Vorfichten nicht, so verlieren wir den Regreß an Ihre Gesellschaft.

§ 21. Erteilung von Auskünften.

Sie verpflichten sich, uns jede Auskunft über den Stand und die Art der Bauausführung sofort und nach bestem Wissen zu erteilen.

§ 22. Übertragung der Rechte und Pflichten an Dritte.

Sie dürfen Ihre Rechte und Pflichten aus diesem Übereinkommen ohne unsere Zustimmung nicht an dritte Personen übertragen. Wenn jedoch Ihre hiesige Zweigniederlassung in eine selbstständige österreichische Aktiengesellschaft umgewandelt wird, so werden wir gegen eine Übertragung an diese keine Einwendung erheben. Sie bleiben uns jedoch für die Erfüllung der Verbindlichkeiten aus diesem Übereinkommen haftbar.

§ 23. Sicherheitsbestellung.

Für die Erfüllung der übernommenen Verpflichtungen bestellt Ihre Gesellschaft eine Sicherheit.

Dieselbe wird für jede bis Ende 1903 neu zu erbauende Bahnlinie abgefordert und in solcher Höhe erlegt, daß auf jeden Kilometer Bahnlänge ein Betrag von 5000 Kronen entfällt, wobei die Gesamtsumme von 150.000 Kronen nicht überschritten werden soll.

Diese Sicherheit wird in pupillarischen, bei uns zum Kautionserlage zugelassenen Wertpapieren erlegt; es steht Ihnen jedoch frei, die Hälfte in Wechseln der Deutschen Bank zu erlegen, welche auf Sicht gestellt, in Wien domiziliert und nach Stala II gestempelt sein müssen. Die Sicherheit ist binnen 14 Tagen nach Abschluß dieses Übereinkommens zu erlegen.

Die Sicherheit muß, sobald sie von uns in Anspruch genommen wurde, binnen 14 Tagen wieder auf die volle Höhe ergänzt werden.

Binnen 14 Tagen, nachdem die anstandslose Überprüfung (§ 17) hinsichtlich einer Linie erfolgt ist, wird die auf die betreffende Linie entfallende Sicherheit ausgefolgt. Die Berechnung findet hiebei in der Weise statt, daß für jedes Kilometer der Linie der im zweiten Absätze festgesetzte Betrag von 5000 Kronen zurückgestellt wird.

Es muß jedoch eine Sicherheit von 10.000 Kronen jedenfalls zurückbleiben; dieser Rest der Sicherheit wird Ihrer Gesellschaft ausgefolgt, wenn Sie sämtlichen Verpflichtungen aus diesem Übereinkommen vollkommen genügt hat und das Haftjahr für alle Objekte abgelaufen ist.

§ 24. Überwachung des Baues. Bevollmächtigter.

Die Einhaltung der vertragsmäßigen Verpflichtungen Ihrer Gesellschaft wird durch die hiefür von uns bestellten Organe überwacht.

Ihre Gesellschaft und deren Vertreter haben den im Rahmen dieses Vertrages ergehenden mündlichen oder schriftlichen Anordnungen des Magistrates und des Stadtbauamtes unweigerlich Folge zu leisten und sind Sie verpflichtet, Bedienstete, welche sich wiederholte Ungehörigkeiten zuschulden kommen lassen, auf unseren Antrag vom Baue zu entfernen.

Sie haben uns einen Bevollmächtigten namhaft zu machen und uns die Vollmacht desselben einzufenden.

§ 25. Vertragsstrafen. Schadenersatz.

1. Im Falle der Nichterfüllung irgend einer vertragsmäßigen Verbindlichkeit steht uns das Recht zu, über Ihre Gesellschaft eine Vertragsstrafe bis zu 300 Kronen für jeden einzelnen Fall zu verhängen.

2. Wenn jedoch bei den von Ihnen vorzunehmenden Anschaffungen die im § 8, vorletzter Absatz dieses Übereinkommens eingegangene Verpflichtung nicht eingehalten wird, kann eine Vertragsstrafe bis zu 5000 Kronen für jeden einzelnen Fall von uns für verfallen erklärt werden.

3. Wenn der begonnene Bau einer Bahnstrecke ohne triftige Ursachen unterbrochen oder die Vollendungsfrist einer Bahnlinie oder eines Betriebsbahnhofes nicht eingehalten wird, kann eine Vertragsstrafe bis zum Höchstbetrage von 30.000 Kronen für jeden einzelnen Fall unter der Bedingung verhängt werden, daß wir die Säumnis gerügt haben, daß seit der Zustellung dieser Rüge 14 Tage fruchtlos verstrichen sind und daß einer neuerlichen Aufforderung binnen einer Frist von acht Tagen nicht Folge geleistet wurde; überdies sind wir in diesem Falle berechtigt, die ausständige Leistung auf Ihre Gefahr und Kosten zu bewirken.

Stellt sich die zur Behebung der Säumnis gegebene Frist nachgewiesenermaßen als unzulänglich dar, so begründet dieses einen Anspruch auf angemessene Fristverlängerung.

4. Hinsichtlich sämtlicher Vertragsstrafen gelten folgende gemeinsame Bestimmungen:

Vor Verhängung einer Strafe sind Erhebungen einzuleiten, welchen Sie beizuziehen sind.

Weist Ihre Gesellschaft ihr Nichtverschulden nach, so wird von der Verhängung einer Strafe überhaupt Umgang genommen.

Bei der Verhängung jeder Strafe ist billige Rücksicht auf den Grad des Verschuldens und auf die Tragweite des hervorgerufenen Uebelstandes zu nehmen.

Die Hereinbringung der Vertragsstrafe erfolgt, wenn dieselbe nicht binnen längstens vier Wochen nach Zustellung der Zahlungsaufforderung beglichen oder im Rechtswege angefochten wird, ohne Einholung eines richterlichen Urteiles durch außergerichtliche Veräußerung von hinterlegten Wertpapieren oder durch Ausübung der Rechte aus den Wechseln nach Maßgabe des Strafbetrages. Für welche Linien die Wertpapiere oder Wechsel erlegt wurden, bleibt in diesem Falle außer Betracht.

Die Verhängung einer Vertragsstrafe schließt den Anspruch auf einen den Betrag derselben übersteigenden Schadenersatz nicht aus.

Ein durch Sie nicht verschuldeter Streik gilt als höhere Gewalt und werden Sie hiedurch von Ihrer Haftbarkeit in dem Umfange befreit, als dieser Streik nachweislich den Bau behindert hat.

§ 26. Kommissionsgebühren.

Alle Gebühren für kommissionelle Amtshandlungen, welche aus Anlaß des Baues der städtischen Straßenbahnen stattfinden, werden wir bestreiten.

§ 27. Bau von anderen Linien.

Ihre Gesellschaft soll verpflichtet und berechtigt sein, die im Verzeichnisse Beilage 8 angeführten Linien und Bahnstrecken zu den in diesem Verzeichnisse enthaltenen Preisen unter sinnvoller Anwendung der Bestimmungen dieses Übereinkommens auszuführen, sofern der Bau dieser Teilstrecken bis Ende 1903 von uns verfügt wird.

Nach dieser Zeit soll Ihre Gesellschaft für diese Linien insofern vorzugsweise berücksichtigt werden, daß wir, aber nur bis Ende 1906, vorerst mit Ihnen über die Übernahme des Baues verhandeln.

Kommt eine Einigung hierüber nicht zustande, so sind wir berechtigt, eine öffentliche Offert-verhandlung auszusprechen. Die Entscheidung über die eingelangten Offerte bleibt jedoch unserem freien Ermessen vorbehalten.

§ 28. Unterpflasterbahnen.

Wir behalten uns vor, im Anschluß an die städtischen Straßenbahnen und zwar für den unmittelbaren Übergang der Wagen derselben durch die Innere Stadt Unterpflasterbahnen nebst den zugehörigen Rampen zu bauen und einheitlich mit den städtischen Straßenbahnen zu betreiben. Diese Unterpflasterbahnen sollen die Verbindung von einem Punkte in der Nähe des Stadtbahnhofes „Karlsplatz“ unter Verührung des Grabens nach dem Platze vor der Botivkirche und andererseits unter Verührung des Stefansplatzes nach einem Punkte in der Nähe der Aspernbrücke, sowie die Verbindung des letzteren Punktes unter Verührung des Stefansplatzes und des Grabens mit dem Platze vor der Botivkirche herstellen.

Für den Fall, als wir bis Ende 1906 den Bau der Tunnel dieser Unterpflasterbahnen samt Rampen durch die Innere Stadt selbst oder durch einen Dritten beginnen sollten, wird Ihre Gesellschaft die für die Entwürfe der Unterpflasterbahnen im Hinblick auf den elektrischen Betrieb und die Betriebsmittel zweckmäßigen Grundsätze aufstellen; ferner werden Sie nach denselben die Entwürfe samt den für die Bauausführung erforderlichen Plänen für die von uns auszuführenden baulichen Anlagen der Untergrundbahnen im Einvernehmen mit uns ausarbeiten und uns gegen eine Entschädigung von Drei von Hundert der Baukosten der von uns auszuführenden baulichen Anlagen der Untergrundbahnen übergeben.

Wir werden Ihrer Gesellschaft, falls diese nach Ausschreibung der Arbeiten für die Herstellung der Tunnel und zwar bis Ende 1906 ein Angebot auf die Bauausführung machen sollte, beim Angebot gleicher Bedingungen wie seitens Dritter das Vorzugsrecht einräumen.

§ 29. Verkürzung über die Hälfte.

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

§ 30. Gebühren.

Alle Verträge, Eingaben und Urkunden, welche sich auf 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) unbedingt gebührenfrei, wofür die Gemeinde Wien Ihnen die Gewähr leistet. § 31. Entgegenkommen bei der Durchführung des U b e r e i n k o m m e n s.

In Bezug auf die Durchführung aller vorstehenden Bestimmungen soll beiderseits in entgegenkommender Weise derart verfahren werden, daß hierbei Schwierigkeiten und Meinungsverschiedenheiten möglichst ausgeschlossen bleiben.

Hochachtungsvoll

„Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“

Dr. Karl Lueger m. p.

Wir erklären uns mit dem Inhalte dieses Schlußbriefes vollkommen einverstanden.

Hochachtungsvoll

Siemens & Halske A.-G.

Schwieger m. p.

ppa. Liez m. p.

Siemens & Halske Aktiengesellschaft

Wien, am 14. April 1902.

B. 3. 6663/II.

An die Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ in Wien.

Sie haben an uns folgenden Schlußbrief gerichtet:

„Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen.“

3. 604 ex 1902.

V.

An die Siemens & Halske Aktiengesellschaft in Wien.

Wien, am 14. April 1902.

Auf Grund des Gemeinderatsbeschlusses vom 27. Dezember 1901, 3. 15.142, und der Stadtratsbeschlüsse vom 28. und 30. Jänner, sowie 18. und 20. März 1902, 3. 3756, teilen wir Ihnen folgendes mit:

Wir treffen unter Einem mit der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien die Vereinbarung, daß wir vom 1. Jänner 1902 ab den Ausbau und den Betrieb des mit der Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 24. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58, konzessionierten Straßenbahnnetzes selbst übernehmen.

Ferner haben wir mittelst Schlußbriefes vom heutigen Tage Ihrer Gesellschaft den weiteren Ausbau des Straßenbahnnetzes übertragen.

Da es für eine zweckmäßige Ausführung unerlässlich ist, daß während der Bauzeit auch die Leitung des Betriebes in Ihrer Hand liege, erteilen wir Ihnen hiemit auch die Vollmacht, den **Betrieb** des städtischen Straßenbahnnetzes unter den nachstehenden

Bedingungen

in unserem Namen und für unsere Rechnung zu führen:

§ 1. Gegenstand und Dauer des Übereinkommens. Übertragung der Vollmacht an Dritte.

Ihre Gesellschaft führt vom 1. Jänner 1902 ab den Betrieb des uns mit der Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 24. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58, konzessionierten Straßenbahnnetzes als unsere Bevollmächtigte in unserem Namen und für unsere Rechnung bis zu dem Zeitpunkte, in welchem der Ausbau dieses Netzes samt Zubehör in Gemäßheit der zwischen Ihrer Gesellschaft und uns hierüber getroffenen Vereinbarungen vollendet ist.

Als äußerster Termin für Ihre Betriebsführung wird der 31. Dezember 1903 festgesetzt.

Dieser Termin erfährt auch dann keine Änderung, wenn der Ausbau einer oder mehrerer Linien aus irgend einem Grunde über den 31. Dezember 1903 hinaus rückständig bleiben sollte.

Sie werden sich jedoch bemühen, den Bau schon vor dem 31. Dezember 1903 zu vollenden.

Es steht Ihnen frei, an jedem diesem Termine vorausgehenden Ende eines Kalender- vierteljahres die Weiterführung des Betriebes an die Gemeinde zurückzulegen, wenn Sie durch mindestens dreimonatliche Voransage angezeigt haben, daß der Bau nach den hierüber bestehenden Vereinbarungen innerhalb des betreffenden Kalendervierteljahres fertiggestellt sein wird, und wenn diese Fertigstellung, sowie die Betriebsbewilligung für die letzte Linie sodann auch tatsächlich innerhalb dieses Zeitraumes erfolgt.

Sie dürfen diese Vollmacht ohne unsere Zustimmung an keine andere physische oder juristische Person übertragen. Wenn jedoch Ihre hiesige Zweigniederlassung in eine selbständige österreichische Aktiengesellschaft umgewandelt wird, so werden wir gegen eine Übertragung der Vollmacht an diese keine Einwendung erheben, Sie bleiben uns aber auch in diesem Falle für die Erfüllung der Verbindlichkeiten aus diesem Übereinkommen haftbar.

§ 2. Beilagen des Übereinkommens.

Diesem Übereinkommen werden nachstehende Beilagen angeschlossen:

1. Betriebstechnische Vorschrift für die Zusammenstellung der Fahrpläne.
2. Zonenplan.
3. Bestimmungen über die Lieferung und Messung des Stromes.
4. Muster der Betriebsrechnung.
5. Kopie unseres Schlußbriefes an die Bau- und Betriebsgesellschaft samt dessen Beilagen 1—4 und drei Briefen. (Sub-Beilagen a—g dieses Übereinkommens.)
6. Kopie unseres Übereinkommens mit der Bau- und Betriebsgesellschaft in Betreff der Immobilien. (In die hierzu gehörigen Pläne haben Sie bei uns Einsicht genommen.)

Die unter 1—4 genannten Beilagen werden als Bestandteile dieses Übereinkommens erklärt.

§ 3. Behördliche Bewilligungen. Einhaltung der Verträge mit Dritten.

Wir werden die außer der Konzession zum Betriebe der städtischen Straßenbahnen nötigen behördlichen Bewilligungen erwerben, ohne die Betriebsrechnung mit unseren Kosten zu belasten. Sie haben die hierzu erforderlichen Pläne und Behelfe auf Rechnung des Betriebes beizustellen.

Wir werden diese Bewilligungen mit möglichster Beschleunigung ansuchen und dieses Ansuchen keinesfalls von der Austragung von Meinungsverschiedenheiten abhängig machen; hiedurch wird jedoch der Austragung solcher Meinungsverschiedenheiten für keinen Fall präjudiziert.

Wir werden unseren ganzen Einfluß dahin aufwenden, daß diese Bewilligungen eine möglichst geringe Belastung des Betriebes enthalten.

Wir werden Sie zu allen den Betrieb betreffenden Verhandlungen mit Behörden einladen.

Ihre Gesellschaft ist verpflichtet, sowohl die Bestimmungen der für das Straßenbahnnetz erteilten Konzession und der Konzessionsbedingungen vom 3. Dezember 1900 (Nr. 146 des Verwaltungsblattes für Eisenbahnen und Schifffahrt) als auch alle sonstigen auf den Betrieb bezüglichen Vorschriften und Verfügungen der Eisenbahnbehörden genau zu beobachten. Von etwaigen derartigen Verfügungen werden wir Sie rechtzeitig vor Ablauf der Beschwerdefristen verständigen und, wenn Ihnen dieselben nicht begründet erscheinen, die zulässigen Rechtsmittel dagegen ergreifen.

Solche Einrichtungen und Vorkehrungen, welche die Eisenbahnbehörden anordnen, sind in der Regel auf Rechnung des Betriebes zu bestreiten. Ausgenommen hievon sind nur jene Einrichtungen und Vorkehrungen, welche gegenüber den bisher zu gleichen Zwecken angeordneten einen größeren Kostenaufwand verursachen. Auch solche Einrichtungen und Vorkehrungen haben Sie zu bewirken, wenn dieselben kraft der behördlichen Anordnung bis zum Ende Ihrer Betriebsführung ausgeführt sein müssen. Sie werden von dem hiedurch verursachten Mehraufwande ein Fünftel auf Rechnung des Betriebes stellen. Die übrigen vier Fünftel werden wir tragen, ohne die Betriebsrechnung damit zu belasten.

Sofern auf Verlangen der Eisenbahnbehörde an den Kreuzungsstellen der Schwachstrom- mit den Starkstromleitungen ganznächte an Stelle halbnächtiger Gasflammen zu brennen haben, werden Sie die dadurch entstehenden Mehrkosten auf Rechnung des Betriebes bestreiten.

Ihre Gesellschaft wird auch alle jene Verträge zu beobachten haben, welche wir zum Zwecke des Betriebes der städtischen Straßenbahnen über die Benützung von Grundflächen oder Objekten geschlossen haben, die in fremdem Eigentume oder in fremder Verwaltung stehen.

Die etwa an Dritte für die Benützung von Grundflächen oder Straßen- und Bahnobjekten zum Betriebe der Streckeneise zu entrichtenden jährlichen Zinse werden wir bestreiten, ohne die Betriebsrechnung damit zu belasten.

Sie werden für die Dauer Ihrer Betriebsführung die Verträge zu beobachten haben, in welche wir laut der Uebereinkommen Beilage 5 und 6 eintreten; ferner haben sie auch jene Verträge zu beobachten, welche wir laut § 5 des Schlussbriefes, Beilage 5, über den Strombezug für Bahnzwecke und über Naturalwohnungen für Beamte und Bedienstete mit der Bau- und Betriebsgesellschaft abgeschlossen haben. Die aus diesen Verträgen hervorgehenden Rechte werden Sie in unserem Namen ausüben. Jede Abänderung oder Auflösung dieser Verträge, die eine Erschwerung oder höhere Belastung des Betriebes zur Folge hätte, oder neue Vereinbarungen, die zum Wirkungsbereiche des Betriebsführers selbst gehören, werden wir nur im Einverständnisse mit Ihnen treffen.

§ 4. Straßenbahnnetz und Betriebsmittel.

Zur Führung des Betriebes steht Ihrer Gesellschaft das Straßenbahnnetz samt den Betriebsbahnhöfen, dem Fahrparke und sonstigem Zubehör in jenem Umfange zur Verfügung, in welchem uns dasselbe von der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien übergeben wird; ferner stellen wir Ihrer Gesellschaft zu diesem Zwecke alle jene Teile des Straßenbahnnetzes sowie seines Wagenparkes und sonstigen Zubehörs zur Verfügung, welche uns Ihre Gesellschaft nach den Vereinbarungen über den Ausbau des Straßenbahnnetzes ausführt und beistellt.

Pferde, Besspannungsrequisiten und Pferdebahnwagen haben wir Ihnen solange und in dem Ausmaße überlassen, wie dies für den Pferdebetrieb der Straßenbahnwagen erforderlich war. Ihre Gesellschaft hat jedoch hiebei an unserer Stelle jene Verpflichtungen zu erfüllen, welche uns gegenüber der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien laut Beilage 5 aus dem Titel der leihweisen und unentgeltlichen Überlassung dieser Betriebsmittel obliegen.

§ 5. Faktische Übernahme des Betriebes. Verrechnung mit der Bau- und Betriebsgesellschaft.

Sie übernehmen als unsere Bevollmächtigte von der Bau- und Betriebsgesellschaft den Betrieb des Straßenbahnnetzes und darf hiebei keine Unterbrechung des Betriebes eintreten.

Sie werden die Verrechnung mit der Bau- und Betriebsgesellschaft über die Einnahmen und Ausgaben des Betriebes und der Verwaltung für die Zeit nach dem 1. Jänner 1902 bis zum Tage der faktischen Übernahme des Betriebes zu Gunsten und zu Lasten der Betriebsrechnung vornehmen.

§ 6. Erneuerungsfonds. Instandhaltung.

Eine besondere Dotierung eines Erneuerungsfonds hat während der Zeit Ihrer Betriebsführung nicht stattzufinden.

Sie werden die Straßenbahnen samt Wagenpark und sonstigem Zubehör während der Zeit Ihrer Betriebsführung in tadellos betriebstüchtigem Zustande erhalten und alle für solche Instandhaltung notwendigen Ausgaben auf Rechnung des Betriebes bestreiten; dabei haben die etwa notwendigen Ersatzbeschaffungen, sowie die Anschaffung des Erfordernisses an Verbrauchs-Materialien und Reservebestandteilen gleichfalls auf Rechnung des Betriebes zu geschehen.

§ 7. Patente.

Es dürfen uns aus der Anwendung und weiteren Benützung aller auf die Leitungs- und Betriebs-Systeme bezüglichen Patente Ihrer Gesellschaft, welche bei den bestehenden oder vereinbarungsgemäß neu zu erbauenden Straßenbahnlinien in Ausübung stehen, keine Kosten erwachsen. Für alle anderen von uns noch zu übernehmenden oder neu herzustellen den Straßenbahnlinien wird Ihre Gesellschaft uns oder dem von uns bestellten Betriebsführer die Benützung solcher patentierten und privilegierten Erfindungen gegen eine mäßige Lizenzgebühr einräumen.

§ 8. Wagen, Wartehallen.

An den Wagenfenstern oder außen an den Wagen, sowie in und an den Wartehallen dürfen ohne unsere ausdrückliche Zustimmung keine Ankündigungen, Inschriften oder Bilder angebracht werden.

Desgleichen ist auch in den Wartehallen die Anbringung oder Aufstellung von Gegenständen, welche mit dem Betriebe nicht zusammenhängen, nur mit unserer Zustimmung gestattet.

Sie haben für die gehörige Reinhaltung der Wartehallen und Wagen zu sorgen.

§ 9. Güterbeförderung.

Ihr Betrieb soll sich auf Beförderung von Personen beschränken.

Die Einführung einer Güterbeförderung bleibt einer Vereinbarung mit uns vorbehalten. Es bleibt Ihnen freigestellt, Gegenstände, welche beim Ausbaue, bei der Instandhaltung und beim Betriebe der Bahnlinien zu verführen sind, in einer den allgemeinen Verkehr nicht störenden Weise auf den Schienenwegen zu befördern.

§ 10. Fahrpläne.

Sie sind verpflichtet, die Fahrpläne nach Maßgabe der in der Beilage 1 niedergelegten betriebstechnischen Vorschrift auszuarbeiten und uns vorzulegen. Die Vorlegung hat spätestens drei Monate vor Ablauf der Gültigkeitsdauer des jeweils in Kraft stehenden Fahrplanes, und zwar für die Dauer eines ganzen Jahres zu erfolgen. Dabei sollen die Fahrleistungen auf den am 1. Jänner 1902 bereits im Betriebe stehenden Linien jenen Fahrleistungen entsprechen, welche in den von uns für das Jahr 1901 genehmigten Sommer- und Winterfahrplänen enthalten sind, sofern dieses Übereinkommen hierüber nichts anderes bestimmt. Unter Fahrleistung im Sinne dieses Übereinkommens ist die Instradierung der Wagen nicht zu verstehen.

Die von Ihnen vorgelegten Fahrpläne unterliegen im Rahmen dieses Übereinkommens der Genehmigung durch uns. Über alle dabei beabsichtigten Änderungen der von Ihnen vorgelegten Fahrpläne werden wir Sie vorher einvernehmen; Fahrplan-Änderungen, welche über die Bestimmungen dieses Übereinkommens hinausgehen, können nur mit Ihrer Zustimmung vorgenommen werden. Mehrleistungen stehen Ihnen jederzeit frei.

Bei der Vorlage und bei der Genehmigung der Fahrpläne sollen die Bedürfnisse des Publikums ebenso berücksichtigt werden, wie die Interessen des zweckentsprechenden Betriebes der städtischen Straßenbahnen und der städtischen Elektrizitätswerke.

Die Einhaltung Ihrer Verpflichtungen rücksichtlich des Fahrplanes wird durch beedete städtische Beamte überwacht.

§ 11. Fahrpreise.

Die Linien des gesamten Netzes werden durch die im Plane Beilage 2 ersichtlichen Zonen-, beziehungsweise Sektorengrenzen in Teilstrecken zerlegt, und zwar die Radiallinien durch die Zonen- und die Rundlinien durch die Sektorengrenzen. Die Ringstraße und der Franz-Josefs-Kai zusammen, beziehungsweise ein Teil dieser Linie gelten als eine besondere Teilstrecke.

Der Preis beträgt für eine Fahrt im durchgehenden Wagen auf einer oder zwei Teilstrecken 10 h, auf mehr als zwei Teilstrecken innerhalb der Grenzen der IV. Zone, sowie auf drei oder vier Teilstrecken von welchen sich eine Teilstrecke in die V. Zone erstreckt, je 20 h; auf mehr als vier Teilstrecken, von denen sich eine oder mehrere in der V. Zone befinden, 30 h. Durch die Befahrung der Teilstrecke Schwarzenbergplatz—Wallfischgasse sowie des Stockeiseles in der Wipplingerstraße im durchgehenden Wagen soll keine Erhöhung des Fahrpreises eintreten. Für Fahrten außerhalb des Gemeindegebietes erfolgt auf die vorstehend festgesetzten Fahrpreise eine Aufzahlung von 10 h.

Im Umsteigerverkehr gelten dieselben Fahrpreise, jedoch beträgt der Minimalpreis 20 h.

Die Umsteigekarte berechtigt zum sovielmaligen Umsteigen an den dazu bestimmten Stellen, als erforderlich ist, um unter tunlichster Benützung durchgehender Wagen auf der kürzesten Linie das Ziel der Fahrt zu erreichen.

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

Sobald von einer Radiallinie die direkten Fahrbeziehungen gemäß Beilage 1 aufgenommen sind, entfällt die Ausgabe aller Anschlußfahrkarten für diesen Radius. Falls von einer Radiallinie gemäß Beilage 1 direkte Fahrbeziehungen nach beiden Richtungen aufgenommen werden sollen, aber zunächst nur nach einer Richtung hergestellt werden können, werden für die andere Richtung die Anschlußkarten noch beibehalten.

Mit der Aufnahme sämtlicher in der Beilage 1 angegebener direkter Fahrbeziehungen kommen alle Anschlußkarten in Wegfall.

An Sonn- und Feiertagen gilt der nämliche Tarif wie an Wochentagen, jedoch mit der Abänderung, daß der niedrigste Fahrpreis für Erwachsene 20 h beträgt.

Kinder unter 1·3 m Größe zahlen für alle Fahrten an Wochentagen, wie an Sonn- und Feiertagen den Fahrpreis von 10 h. Eine erwachsene Person kann ein kleines Kind, welches sie auf dem Schoße hält, unentgeltlich mitnehmen.

Schüler, welche sich als solche in näher zu bestimmender Weise ausweisen, ausschließlich der Besucher der Hochschulen, werden an ihren Schultagen zum Preise von 10 h befördert.

Es sind uns für unsere nicht bei den Straßenbahnen beschäftigten Bediensteten Jahresdienstkarten bis zur Anzahl von einhundert unentgeltlich zu überlassen. Diese Karten haben an Sonn- und Feiertagen nur bis 2 Uhr Gültigkeit.

Bezüglich der Beförderung der Post und der Bediensteten der Postanstalt bleiben die im Sinne des § 9 der Konzessionsurkunde mit der Postanstalt bereits getroffenen Vereinbarungen, welche Ihnen bekannt sind, aufrecht. Neue derartige Vereinbarungen werden wir nur im Einvernehmen mit Ihnen treffen.

Bezüglich des Übergangsverkehrs von den städtischen Straßenbahnlinien auf die Linien der neuen Wiener Tramway und umgekehrt bleiben die bestehenden Vereinbarungen und zwar auch für den Fall aufrecht, als wir die Neue Wiener Tramway erwerben sollten.

Wegen eines etwaigen Übergangsverkehrs mit anderen bestehenden oder etwa neu entstehenden Straßenbahnen werden wir im beiderseitigen Einvernehmen vorgehen.

Alle Bestimmungen dieses Übereinkommens, welche auf die Fahrpreise Bezug haben, können während Ihrer Bevollmächtigung nur im beiderseitigen Einvernehmen abgeändert werden. Jede Abänderung, welche eine Mindereinnahme in sich schließt, wird uns zur Last fallen, ohne daß hiedurch die Betriebsrechnung belastet wird.

§ 12. Strombezug.

Ihre Gesellschaft hat den Strom zum Straßenbahnbetriebe aus den städtischen Elektrizitätswerken zu beziehen, u. zw. von heute an bis 7. Oktober 1902 allen über durchschnittlich 1700 Kilowatt an Wochentagen und 2000 Kilowatt an Sonn- und Feiertagen erforderlichen Strom, gemessen am Schaltbrette der Zentrale Leopoldstadt der allgemeinen österreichischen Elektrizitätsgesellschaft, vom 8. Oktober 1902 ab aber den gesamten Strom. Sie sind berechtigt, in den Unterstationen auf Rechnung des Betriebes einen Bediensteten behufs Wahrung Ihrer Interessen bei der Stromlieferung zu halten, derselbe hat sich jedoch den Anordnungen der Betriebsleitung zu fügen.

Hinsichtlich des Strombezuges aus der Zentrale Leopoldstadt der Allgemeinen österreichischen Elektrizitätsgesellschaft wird auf § 3, letzter Absatz, dieses Übereinkommens hingewiesen. Ihre Stromentnahme aus unseren Elektrizitätswerken muß aber jedenfalls während der täglichen Betriebsdauer der städtischen Elektrizitätswerke eine tunlichst gleichmäßige und ununterbrochene sein.

Der Strompreis, welcher für den nicht den städtischen Elektrizitätswerken, sondern der Allgemeinen österreichischen Elektrizitätsgesellschaft entnommenen Strom in Anrechnung gebracht wird, beziffert sich auf 12 h, gemessen am Ausgangs-Schaltbrette des Kraftwerkes. Als Preis für den den städtischen Elektrizitätswerken entnommenen Strom wird 15 h für die Kilowattstunde, gemessen am Ausgangs-Schaltbrette jeder städtischen Unterstation, festgesetzt.

Wir werden Vorforge treffen, von heute an jeden Strombedarf, der zum Betriebe der städtischen Straßenbahnen erforderlich ist, zu befriedigen, vorausgesetzt, daß derselbe durch Ihre Gesellschaft rechtzeitig angesprochen wird. Im übrigen gelten für die Lieferung und Messung des Stromes die Bestimmungen der Beilage 3.

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

Wenn der normale Betrieb auf einzelnen Bahnstrecken durch im öffentlichen Interesse erfolgende Bauausführungen, Kanalbauarbeiten u. s. w. unterbrochen wird, ist Ihre Gesellschaft verpflichtet, die erforderlichen Notgeleise mit Kletterweichen zu legen oder, wenn dies nach unserem Ermessen unzulässig sein sollte, an der betreffenden Stelle einen Umsteigedienst ohne Fahrpreiserhöhung einzurichten. Sollten derartige Bauten im Untergrunde der Straße eine Versicherung der Geleise notwendig machen, so hat Ihre Gesellschaft diese Versicherungen auf Rechnung des Betriebes auszuführen.

Vor Anordnung solcher Arbeiten werden wir Sie einvernehmen.

Die Kosten, welche anlässlich solcher Behinderungen im Betriebe infolge öffentlicher Bauten erwachsen, sind als Betriebsauslagen zu verrechnen.

Im Falle von Privatbauten ist die Umlegung oder Versicherung der Geleise dann vorzunehmen, wenn wir hierzu unsere Zustimmung erteilen und der private Bauführer zur Tragung der Kosten bereit ist.

§ 14. Umlegung der Geleise bei Straßenregulierungen.

Die von uns beschlossenen Veränderungen in der Führung oder in der Höhenlage der Straßen dürfen durch den Bestand der Geleise nicht aufgehalten oder behindert werden. Zu diesem Zwecke hat Ihre Gesellschaft die erforderlichen Geleiseumlegungen und Umpflasterungen nach den Angaben des Stadtbauamtes vorzunehmen und die Kosten als Betriebsauslage zu verrechnen.

Wir werden darnach trachten, daß Geleiseumlegungen in größerem Umfange tunlichst vermieden werden.

§ 15. Streckenerhaltung und Reinigung.

Alle Pflasterungen, welche aus Anlaß der Geleiseerhaltung vorgenommen werden, erfolgen durch Sie auf Rechnung des Betriebes.

Sie haben in den gegenwärtigen oder künftigen, in öffentlicher Verwaltung stehenden gepflasterten Straßen bei vorkommenden Pflasterreparaturen die Pflasterfläche beiderseits jeder Schiene sowie deren Unterbettung unter Beistellung der erforderlichen Steine in der verglichenen Breite von 25 cm in gutem Zustande zu erhalten und die zu diesem Zwecke erforderlichen Pflasterungsarbeiten auch an den anstoßenden Steinen, und zwar bis zu einer weiteren Breite von 20 cm auf Rechnung des Betriebes zu bewirken, wogegen in Straßen, welche mit einem anderen als Steinpflaster versehen sind, Ihnen die Erhaltung einschließlich der Beistellung der erforderlichen Materialien auf je 30 cm beiderseits jeder Schiene auf Rechnung des Betriebes obliegt.

Bei Umpflasterungen der allgemeinen Fahrbahnfläche in einer Breite von 2 m außerhalb der Schienen gemessen oder der ganzen Breite zwischen den äußeren Schienen gehen die Kosten der Pflasterarbeiten nur für die je 25 cm breiten Streifen beiderseits jeder Schiene auf Rechnung des Betriebes.

Hinsichtlich der Ausführung gelten bei Reparaturen und Umpflasterungen folgende besondere Bestimmungen:

Das Pflaster zwischen den Schienen werden Sie herstellen; bei gekuppelten Geleisen werden Sie auch den Raum zwischen den beiden Geleisen pflastern. Bei einfachen Geleisen werden die Bandelpflasterung an den beiden Schienen wir besorgen, bei gekuppelten Geleisen nur die Bandelpflasterung an den äußeren Schienen. Sie haben aber dabei die fallweise notwendige Wiederausfüllung der Seitenräume der Schienen vorzunehmen.

Bezüglich der Konstruktion und Qualität der beiderseits auszuführenden Pflasterungen haben die Bestimmungen des Regulativs für städtische Pflasterungen Anwendung zu finden.

Insofern ein Teil Arbeiten ausführt, welche dem anderen obgelegen wären, erfolgt die Verrechnung auf Grund jener Preise, welche wir mit unseren Unternehmern für die betreffenden Pflasterungsarbeiten vereinbart haben.

Die Haftzeit beträgt bei Steinpflasterungen sowohl für Sie als für uns 6 Monate. Bei nicht gepflasterten Straßen haben Sie durch dieselbe Zeit zu haften, welche wir unserem Unternehmer für die Bandelpflasterung vorgeschrieben haben. Die Haftzeit beginnt am Tage der gemeinsam konstatierten ordnungsmäßigen Herstellung.

In allen vorstehenden Fällen hat jedoch die Haftfrist mit Ablauf jener Haftzeit zu entfallen, welche für den Bau der betreffenden Linie in dem zwischen Ihrer Gesellschaft und uns über den Ausbau des Straßenbahnnetzes abgeschlossenen Übereinkommen festgesetzt ist.

Das bei der Erhaltung des Pflasters durch Ihre Gesellschaft verbleibende Altmateriale ist zu Gunsten des Betriebes zu verrechnen, soweit es die vorerwähnten, an den Schienen liegenden Streifen betrifft.

Bei den Ihnen obliegenden Pflasterherstellungen haben sie sich allen Ihnen von uns zukommenden Weisungen bezüglich der erforderlichen Ausbesserungen zu fügen und die aufgetragenen Arbeiten ohne Aufschub zu vollziehen, widrigenfalls wir berechtigt sind, diese Arbeiten auf Ihre Gefahr und auf Rechnung des Betriebes selbst herstellen zu lassen; das letztere tritt auch dann ein, wenn Gefahr im Verzuge ist.

Ihre Gesellschaft besorgt die Schneesäuberung in der Geleisezone und längs der Bahnlinien auch in der Straßensfahrbahn und zwar von Rinnjal zu Rinnjal der Fahrbahn, in welcher die Geleise liegen. Diese Verpflichtung entfällt sonach in nachfolgenden Straßen, in welchen die Geleise nicht in der Fahrbahn liegen:

1. Kronprinz Rudolfsstraße mit Ausnahme des Teiles am Praterstern und der Straßenübersezungen beim Bahnviadukt und vor der Vorgartenstraße.
2. Praterstraße von der Ecke des Hauses Dr.-Nr. 33 bis zum Praterstern.
3. Nordbahnstraße vom Praterstern bis Am Labor.
4. Simmeringer Hauptstraße vom Betriebsbahnhof Simmering II bis Schwechat.
5. Penzingerstraße von der Winkelmannstraße bis zur vierfachen Hofallee.
6. Vierfache Hofallee.
7. Dornbacherstraße von der Nausea- bis zur Bollbadgasse mit Ausschluß des Plateaus bei der Güpferlinggasse.
8. Landesgerichts-, Auersperg- und Museumsstraße.
9. Friedrichstraße von der Operngasse bis Kärntnerstraße.
10. Lothringerstraße von der Kärntnerstraße bis zur Johannesgasse.
11. Grinzinger-Allee von der Billrothstraße bis zur Hufschlagasse.

Sie haben den Schnee zur Abfuhr nach den Weisungen der hiezu berufenen Gemeindeorgane, jedoch nur in der Fahrbahn der zu säubernden Straße anzuhäufen. Dagegen besorgen wir die Abfuhr des Schnees und übernehmen die sonstige Straßenreinigung und Bespritzung, beides ohne Belastung der Betriebsrechnung.

Die Reinigung der Schienenrillen hat Ihre Gesellschaft auf Rechnung des Betriebes zu besorgen. Der Unrat ist von Ihrer Gesellschaft nach Weisung des Stadtbauamtes anzuhäufen. Das Einstreuen von Salz in die Schienenrillen hat durch entsprechende Vorrichtungen und nur in dem unbedingt notwendigen Maße stattzufinden.

Die Reinigung der Schlitzschiene und Kanäle der Bahnstrecken mit unterirdischer Stromzuleitung hat Ihre Gesellschaft gleichfalls auf Rechnung des Betriebes zu besorgen.

Die Reinigung der Kanäle für die unterirdische Stromzuleitung darf tagsüber nur insoweit erwirkt werden, daß der Schlamm in den Kanälen bis zu den Schlammfängen geschoben wird, während die Reinigung der Schlammfänge nur nachts vorgenommen werden darf.

Die Abfuhr des Schmutzes aus den Schienenrillen sowie aus den Schlammfängen bei der unterirdischen Stromzuführung erfolgt durch uns und ist hiefür ein jährlicher Pauschalbetrag von 3000 K in vierteljährlichen Raten am Ende eines jeden Kalendervierteljahres zu Lasten des Betriebes an uns abzuführen.

Sie haben bei der Säuberung der Schienenrillen und Unterleitungskanäle jede Verunreinigung der Straßen bei sonstiger Vertragsstraße zu vermeiden.

§ 16. Benützung der Bahnlinien zu anderen Zwecken.

Sollten wir die Benützung der Bahnlinien zur Beförderung von Leichen oder zu anderen öffentlichen Zwecken, zum Beispiel zur Abfuhr von Kehrriecht oder Schnee, zum Transporte des lebenden Schlachtviehes vom Zentralviehmarkte in St. Marx zu den Schlachthäusern u. s. w., beabsichtigen, so wird Ihre Gesellschaft über unser Verlangen auf Rechnung des Betriebes die dazu erforderlichen Vorkehrungen treffen, die nötigen Anlagen (Stockgeleise Weichen zc.) herstellen, sowie den Betrieb selbst übernehmen.

Für alles dieses werden wir ein angemessenes Entgelt leisten, welches als Betriebsentnahme zu verrechnen ist.

Sollten wir einen derartigen Betrieb ohne Ihre Mitwirkung durchführen wollen, so müssen uns die bestehenden Geleise für solche Zwecke zur Verfügung stehen, wobei wir für die Benützung der Geleise zu Gunsten der Betriebsrechnung ein angemessenes Entgelt zu leisten haben. In allen Fällen darf jedoch die Personenbeförderung nicht beeinträchtigt werden.

§ 17. Kreuzung und Mitbenützung der Geleise durch andere Straßenbahnen.

Bezüglich der Mitbenützung der städtischen Straßenbahnen durch die Neue Wiener Tramwaygesellschaft gelten die Bestimmungen, wie sie 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 für städtische Straßenbahnen in Wien und der Neuen Wiener Tramwaygesellschaft festgelegt sind.

Diese Bestimmung bleibt auch in dem Falle aufrecht, als wir die Neue Wiener Tramway erwerben sollten.

Die Kreuzung und Mitbenützung der Geleise der städtischen Straßenbahnen durch andere Bahnunternehmungen werden wir nur im Einvernehmen mit Ihnen gestatten. Gegen unseren Willen darf anderen Bahnen eine solche Gestattung nicht erteilt werden.

§ 18. Dienstkleidung.

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

§ 19. Entlohnung.

Als Entlohnung für den von Ihnen in unserer Vollmacht geführten Betrieb entnehmen Sie sich aus den Einnahmen einen Betrag von zwei Prozent derselben, den Sie auf Rechnung des Betriebes stellen werden.

§ 20. Rechnungslegung.

Ihre Gesellschaft ist verpflichtet, uns über den von ihr als unserer Bevollmächtigten geführten Betrieb der städtischen Straßenbahnen Rechnung zu legen; die Rechnungslegung erfolgt spätestens 3 Monate nach Schluß des Kalenderjahres, bei vorzeitiger Zurücklegung des Betriebes aber drei Monate nach dieser Zurücklegung.

Für diese Rechnung gelten folgende Grundsätze:

- a) Sie entrichten aus den Einnahmen alle Ausgaben des Betriebes und der Erhaltung. Hierzu gehören insbesondere auch die Kosten der Strombeschaffung, Gehalte und Löhne der Bediensteten, die Beiträge zu den Pensions- und Wohlfahrtsfonds, sowie zur Betriebskrankenkasse und zwar diese Beiträge in der bisherigen Höhe, und die Gebäudesteuern für die zum Betriebe gehörigen Gebäude;
- b) Sie führen uns weiters aus den Einnahmen ab die $4\frac{1}{8}$ prozentige Verzinsungs- und Tilgungsquote des dem Effektivbetrage von 101.6 Millionen Kronen zum Kurse von $94\frac{1}{2}$ Prozent entsprechenden Nominalbetrages der Obligationen des zufolge Gemeinderatsbeschlusses vom 27. Dezember 1901, Z. 15.142, aufgenommenen Investitionsanlehens, welche für den Ankauf und Ausbau des Straßenbahnnetzes zur Ausgabe gelangen. Die für jeden halbjährigen Zahlungstermin nötigen Beträge haben Sie uns acht Tage vorher in Wien zur Verfügung zu stellen.
- c) Sie führen uns weiters aus den Einnahmen ab im Jahre 1902 einen Betrag von 1.870.000 K und im Jahre 1903 einen Betrag von 2.170.000 K in gleichen Vierteljahresraten, deren erste am 31. März 1902 fällig wird;
- d) Sie entnehmen sich aus den Einnahmen die im § 19 angeführte Entlohnung;
- e) den sonach verbleibenden Überschuß der Einnahmen führen sie uns als uns gebührenden restlichen Reingewinn aus dem Betriebe sofort nach Anerkennung der Rechnung ab.

Für Ansprüche Dritter aus Schadensfällen sind sie befugt, die von den Beschädigten beanspruchten Beträge, falls jedoch Ansprüche ohne ziffermäßige Begrenzung angemeldet wurden, einen zur Deckung angemessenen Betrag aus dem Betriebsüberschusse zurückzubehalten.

Sie haben jedoch die betreffenden Rechtsfachen mit möglichster Beschleunigung und unter Anwendung aller hiezu dienlichen Rechtsmittel auszutragen und uns von den zurückbehaltenen Beträgen Zinsen jährlicher 4% vom Tage der Anerkennung der Hauptrechnung bis zu jenem der Verwendung zu vergüten.

Nach Austragung jedes einzelnen Falles ist über den hiefür zurückbehaltenen Teil des Betriebsüberschusses die Ergänzungsrechnung zu pflegen.

Die Betriebsrechnung ist nach Muster Beilage 4 zu führen. Sie sind berechtigt, alle Ausgaben, welche die Verwaltung und Geschäftsführung, sowie die Wahrung der Interessen des Betriebes erfordert, in die Betriebsrechnung einzustellen.

Sie werden den Betrieb nach Ihrem besten Können für uns mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes und in umsichtiger Ausgleichung der Interessen des Baues und Betriebes führen, und haften uns demgemäß insbesondere dafür, daß nicht nur die sub a) behandelten Betriebsausgaben stets gedeckt werden, sondern daß uns auch die sub b) und c) behandelten Beträge rechtzeitig und in Ihrem vollen Ausmaße zugehen, so daß Sie also für ein allfälliges Minderergebnis des Betriebes aus Eigenem aufzukommen haben.

Im Falle des Auftretens von höherer Gewalt, in welche auch Streiks einzuschließen sind, ist Ihre Gesellschaft insoweit und insoweit von Ihren in den Punkten b und c enthaltenen Verpflichtungen entbunden, als die höhere Gewalt anhält und auf den Betrieb einwirkt. Dasselbe gilt auch für den Fall, daß ein Stillstand im Bahnbetriebe durch Strommangel aus den städtischen Elektrizitätswerken eintreten sollte.

Sollte die im § 1 vorgesehene frühere Zurücklegung des Betriebes an die Gemeinde stattfinden, so entstehen von da an weder uns noch Ihnen Ansprüche und Pflichten in Bezug auf die Betriebsführung und entfallen daher auch die oben nach bestimmten Zahlungsterminen geregelten Ansprüche und Pflichten nach Maßgabe und im Verhältnisse der noch nicht abgelaufenen Zeit.

§ 21. Kontrolle. Bevollmächtigter.

Als Grundsatz für die Kontrolle der Betriebsführung und der Geschäftsgebarung hat zu gelten, daß den städtischen Ämtern die Kontrolle über die Instandhaltung des Straßenbahnnetzes samt Wagenpark und sonstigem Zubehör jederzeit zusteht und daß es uns stets vorbehalten bleibt, Ihre Betriebsrechnung im Evidenzbuch mit Ihnen zu überprüfen.

Sie haben uns einen Bevollmächtigten namhaft zu machen und uns die Vollmacht desselben einzusenden.

§ 22. Rückstellung des Straßenbahnnetzes.

Wenn dieses Vollmachtsverhältnis erlischt, so hat uns Ihre Gesellschaft das Straßenbahnnetz samt Wagenpark und sonstigem Zubehör, so wie es Ihnen nach diesen Bedingungen zur Verfügung gestellt wurde, unter Berücksichtigung der gewöhnlichen Abnutzung, wie sie sich trotz sorgfamer Instandhaltung ergibt, wieder zurückzustellen.

Fehlende Gegenstände sind auf ihre eigenen Kosten zu ersetzen.

Bei der Rückstellung dürfen sich nicht mehr als 10% des Wagenparkes in Reparatur befinden. Bis zu diesem Ausmaße gehen die Reparaturkosten nicht mehr auf Rechnung Ihrer Betriebsführung; wohl aber wäre dies betreffs jener in Reparatur befindlichen Wagen der Fall, um welche die obige 10%ige Quote überschritten wird.

§ 23. Übernahme von Materialien und Reservebestandteilen.

Wenn wir den Eigenbetrieb übernehmen, lösen wir Ihnen den Bestand an Verbrauchsmaterialien von guter Beschaffenheit und im Höchstausmaße eines vierteljährigen Bedarfes zum Ankaufspreise, der aber nicht höher als der Marktpreis zur Zeit der Anschaffung sein darf, ohne Vergütung von Zinsen ab.

Weiter verpflichten wir uns bei Übernahme unseres Eigenbetriebes Ihrer Gesellschaft von allen dann vorhandenen, für den Ausbau des Straßenbahnnetzes gemäß dem diesbezüglichen Ubersichtsinventar angeschafften Bestandteilen mit Ausnahme ganzer Wagen rund 10 vom Hundert als Reservebestandteile abzulösen.

Hiefür werden die Kosten bei Übernahme des Eigenbetriebes durch uns besonders beglichen, wobei jedoch für die Preise folgendes zu gelten hat:

1. Gegenstände fremder Lieferungen dürfen Sie uns nur zu Selbstkosten mehr 5 Prozent verrechnen.

2. Gegenstände, welche Ihre Gesellschaft in eigenen Werkstätten herstellt, dürfen Sie uns nur zu jenen Preisen verrechnen, welche Sie der Bau- und Betriebsgesellschaft hiefür im Jahre 1901 angerechnet haben, jedoch ohne den Zuschlag von 125 Prozent.

3. Bereits benützte, aber noch verwendbare Bestandteile werden wir in dem Ausmaße, in welchem wir sie für unseren Eigenbetrieb benötigen, zum Schätzwerte von Ihnen ankaufen, wenn Sie hiemit einverstanden sind.

§ 24. Beamte und Bedienstete.

Wir überweisen Ihnen die von uns übernommenen Beamten und Bediensteten für Ihre Betriebsführung; unsere Rechte aus dem Dienstverhältnisse haben Sie während Ihrer Betriebsführung selbständig auszuüben; ebenso üben Sie auch das Recht der Aufnahme und Entlassung von Beamten und Bediensteten aus.

Alle Zahlungen, welche im Falle solcher Entlassungen dem betreffenden Beamten oder Bediensteten oder dem Pensionsfonds gebühren, haben Sie auf Rechnung des Betriebes zu leisten.

In die von Ihnen mit den Beamten und Bediensteten geschlossenen, über das Ende Ihrer Betriebsführung hinausreichenden Verträge treten wir dann ein, wenn uns dieselben nicht höher als mit einem Betrage von 5000 K jährlich rüdsichtlich eines einzelnen Angestellten belasten: hiebei wird jedoch auch vorausgesetzt, daß diese Verträge hinsichtlich der Bediensteten in Gemäßheit der Dienst- und Arbeitsordnung abgeschlossen wurden und daß Sie sich in den Verträgen mit Beamten eine höchstens vierteljährliche Kündigung vorbehalten haben. In solche Verträge mit Beamten und Bediensteten, bei welchen diese Voraussetzungen nicht zutreffen, sind wir nicht verpflichtet einzutreten.

Es sollen alle derzeit bestehenden Verhältnisse, namentlich in Bezug auf Wohlfahrts-einrichtungen, Dienst- und Arbeitsordnung während der Zeit der Betriebsführung nur im gegenseitigen Einverständnis abgeändert werden können. Jede Abänderung, welche eine Mehrausgabe in sich schließt, wird uns zur Last fallen, ohne daß hiedurch die Betriebsrechnung belastet wird.

Während der Zeit Ihrer Betriebsführung werden Sie unsere Rechte in Bezug auf die Verwaltung der Wohlfahrtsfonds in unserem Namen ausüben.

Etwasige Anträge auf Pensionierung von Beamten oder Bediensteten werden Sie jedoch nur mit unserer Zustimmung stellen, oder durch jene Vertreter stellen lassen, welche Sie in die Verwaltung der betreffenden Fonds entsenden.

§ 25. Abschluß von Verträgen mit Dritten.

Anderweitige, auf den Betrieb sich beziehende Abmachungen, welche nicht Dienstverhältnisse betreffen, sind Sie nur dann berechtigt über das Jahr 1903 hinaus abzuschließen, wenn und insoweit wir unser Einverständnis erklären.

§ 26. Schadenersatzansprüche anlässlich des Betriebes der Bahn.

Schäden, welche beim Betriebe der städtischen Straßenbahnen infolge des Bestandes oder der Beseitigung solcher Objekte oder Anlagen erwachsen, welche wir im eigenen oder fremden Namen hergestellt haben oder verwalten, gehen auf Rechnung des Betriebes.

Ferner sind alle Schäden, welche Objekte oder Anlagen der eben angeführten Art infolge des Bestandes oder der Beseitigung der Bahnen erleiden, auf Rechnung des Betriebes zu ersetzen.

Mindereinnahmen, welche aus einer zeitweilig notwendigen Einstellung des Betriebes, zum Beispiel durch Bauherstellungen im öffentlichen Interesse, Truppen-Märsche, öffentliche Feste u. s. w. entstehen, fallen dem Betriebe zur Last.

Alle Ansprüche, welche seitens Dritter aus Anlaß des Betriebes und insbesondere aus Anlaß von Betriebsunfällen etwa gestellt werden, sind, soferne das den Anspruch begründende Ereignis nach dem 1. Jänner 1902 eingetreten ist, auf Rechnung des Betriebes zu befriedigen, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob die hieraus zu leistenden Zahlungen, insbesondere auch etwaige Renten während der Betriebsdauer oder nach Ablauf derselben fällig werden. Sowohl Ihre Gesellschaft als auch wir werden einen Vergleich über die Entschädigung nur im gegenseitigen Einvernehmen abschließen, jedoch räumen wir Ihnen das Recht ein, solche Vergleiche dann ohne Einholung unserer Zustimmung einzugehen, wenn hiedurch der betreffende Schadensfall gänzlich erledigt, der Betrieb aber nicht mit mehr als 3000 K aus diesem Anlasse belastet wird. Sollte über eine Entschädigung ein Rechtsstreit anhängig werden, so hat die Streitverkündung zu erfolgen. Wer diese Vorschriften nicht beobachtet, verliert den Regreß gegen den anderen Teil.

§ 27. Sicherheitsbestellung.

Ihre Gesellschaft bestellt für alle Verbindlichkeiten aus diesem Vollmachtsverhältnisse eine Sicherheit im Betrage von 350.000 K (dreihundertfünfzigtausend Kronen). Dieselbe wird in pupillar-sicheren, bei uns zum Kautionserlage zugelassenen Wertpapieren erlegt; es steht Ihnen jedoch frei, die Hälfte in Wechseln der Deutschen Bank zu erlegen, welche auf Sicht gestellt, in Wien domiziliert und nach Skala II gestempelt sein müssen.

Die Sicherheit muß, sobald sie von uns in Anspruch genommen wurde, binnen 14 Tagen wieder auf die volle Höhe ergänzt werden. Wir werden die Sicherheit zurückstellen innerhalb einer Frist von 14 Tagen, nachdem dieses Vollmachtsverhältnis erloschen ist und Ihre aus demselben stammenden Verpflichtungen erfüllt sind.

§ 28. Vertragsstrafen.

1. Im Falle der Nichterfüllung irgend einer in diesen Bedingungen festgesetzten Verbindlichkeit steht uns das Recht zu, über Ihre Gesellschaft eine Vertragsstrafe bis zu 300 K für jeden einzelnen Fall zu verhängen.

2. Wenn die zeitlichen Zwischenräume in der Wagenfolge gegenüber dem genehmigten Fahrplane, nach dem Durchschnitte von zwei Stunden berechnet, überschritten werden, so sind wir berechtigt, beim ersten und zweiten auf derselben Fahrbeziehung vorkommenden Falle eine Vertragsstrafe von höchstens 300 K zu verhängen.

Erst wenn sich innerhalb einer Fahrplanperiode und in derselben Fahrbeziehung drei oder mehrere solcher Fälle ereignen, so kann in jedem Wiederholungsfalle die Strafe mit dem zweifachen, dreifachen, vierfachen u. des ersten Strafbetrages bemessen werden. Sie darf jedoch in jedem einzelnen Falle die Summe von 10.000 K nicht übersteigen.

3. Wenn festgestellt wird, daß in einer Fahrbeziehung der erste Wagen des Morgens um 5 Minuten zu spät abgelassen worden, oder der letzte Wagen in der Nacht von einem Endpunkte um 5 Minuten vorfrüht abgegangen ist, so sind wir berechtigt, eine Vertragsstrafe bis zum Höchstaussaße von 200 K für jeden einzelnen Fall zu verhängen.

4. Die Vertragsstrafe kann die Höhe der ganzen Sicherheit erreichen, falls Ihre Gesellschaft den Betrieb durch mehr als einen Tag gänzlich einstellt. Bei Einstellung des Betriebes auf einer oder mehreren Linien des Bahnnetzes kann die Vertragsstrafe mit jenem Teile der Sicherheit bemessen werden, welcher dem Verhältnisse zwischen dem Umfange der BetriebsEinstellung und dem Gesamtbetriebe entspricht.

5. Hinsichtlich sämtlicher Vertragsstrafen gelten folgende allgemeine Bestimmungen:

Vor Verhängung einer Strafe sind Erhebungen einzuleiten, welchen Sie beizuziehen sind.

Erweist Ihre Gesellschaft ihr Nichtverschulden, so wird von der Verhängung einer Strafe Umgang genommen.

Bei der Verhängung jeder Strafe ist billig Rücksicht auf den Grad des Verschuldens und auf die Tragweite des hervorgerufenen Übelstandes zu nehmen; es gilt insbesondere hiebei als mildernder Umstand, wenn die Vertragsverletzung durch eine absichtliche Pflichtwidrigkeit des Betriebspersonales herbeigeführt worden ist.

Die Hereinbringung der Vertragsstrafe erfolgt, wenn dieselbe nicht binnen längstens 4 Wochen nach Zustellung der Zahlungsaufforderung beglichen oder im Rechtswege angefochten wird, ohne Einholung eines richterlichen Urteiles durch außergerichtliche Veräußerung von hinterlegten Wertpapieren oder durch Ausübung der Rechte aus den Wechseln nach Maßgabe des Strafbetrages.

Ein durch Sie nicht verschuldeter Streik gilt als höhere Gewalt und werden Sie hiedurch von Ihrer Haftbarkeit in dem Umfange befreit, als dieser Streik nachweislich den Betrieb behindert hat.

Die etwa verhängten Vertragsstrafen dürfen nicht auf Rechnung des Betriebes gestellt werden.

§ 29. Kommissionsgebühren.

Alle Gebühren für kommissionelle Amtshandlungen, welche aus Anlaß des Betriebes der städtischen Straßenbahnen stattfinden, werden wir bestreiten, ohne die Betriebsrechnung zu belasten.

§ 30. Gebühren.

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

§ 31. Verkürzung über die Hälfte.

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

§ 32. Entgegenkommen bei der Durchführung des Übereinkommens.

In Bezug auf die Durchführung aller vorstehenden Bestimmungen soll beiderseits in entgegenkommender Weise derart verfahren werden, daß hiebei Schwierigkeiten und Meinungsverschiedenheiten möglichst ausgeschlossen bleiben.

Hochachtungsvoll

„Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“

Dr. Karl Lueger m. p.

Wir erklären uns mit dem Inhalte dieses Schlußbriefes vollkommen einverstanden.

Hochachtungsvoll

Siemens & Halske A.-G.

Schwieger m. p.

ppa. Spängler m. p.

Behufs Austragung verschiedener zwischen der Staatsverwaltung und der Gemeinde Wien anhängiger Fragen wurde mit der Staatsverwaltung ein Übereinkommen abgeschlossen, welches in dem Protokolle vom 24. Februar 1902 niedergelegt und mit dem Gemeinderatsbeschlusse vom 11. April 1902 genehmigt worden ist. Darin wurden folgende Fragen geregelt:

1. Die Benützung städtischer und Straßengründe für die Herstellung eines Kabels von dem Elektrizitätswerke in Heiligenstadt, welches die Staatsbahnverwaltung anzukaufen beabsichtigte, zur Stadtbahn.

2. Die Verwendungszwecke dieses Elektrizitätswerkes.

3. Die Beleuchtung und Kraftabgabe für ärarische und unter staatlicher Verwaltung stehende Gebäude durch die städtischen Elektrizitätswerke und die Lieferung elektrischer Energie aus den städtischen Elektrizitätswerken für die Stadtbahn im Falle der Einführung des elektrischen Betriebes auf dieser.

4. Das Rechtsverhältnis hinsichtlich jener staatlichen Schwachstromleitungen, welche die Oberleitung der städtischen Straßenbahnen kreuzen. (Verwaltungsbericht für 1901, Seite 160.)

5. Verwendung nicht bloß des sogenannten Bahnwerkes, sondern beider städtischer Elektrizitätswerke zur Stromabgabe für den Straßenbahnbetrieb sowie für anderweitige Zwecke und Ermittlung der Erwerbsteuergrundlagen für diese Werke.

Der Wortlaut dieses Protokolles ist folgender:

Protokoll

über die am 24. Februar 1902 im k. k. Eisenbahnministerium durchgeführten Verhandlungen in Angelegenheit der in einem Memorandum an die k. k. Regierung niedergelegten Vorschläge und Wünsche der Gemeinde Wien, betreffend die Wiener städtischen Elektrizitätswerke und die Wiener städtischen Straßenbahnen.

Anwesende:

Seine Excellenz der Herr Eisenbahnminister Dr. Heinrich Ritter von Bitttek als Vorsitzender;

Seine Excellenz der Herr Handelsminister Guido Freiherr von Call;

für die Gemeinde Wien der Herr Bürgermeister Dr. Karl Lueger, der Herr Vizebürgermeister Josef Strobach, der Stadtbaudirektor Oberbaurat Franz Berger, im weiteren Verlaufe der Magistratssekretär Dr. Max Weiß;

für das k. k. Handelsministerium: Ministerialrat Dr. Rudolf Schuster Eder von Bonnot, Ministerialsekretär Dr. Hans von Schneller;

für das k. k. Finanzministerium: Sektionsrat Dr. Richard Reich, Sektionsrat Dr. Josef Künstler, Ministerialsekretär Dr. Robert Grienberger;

für das k. k. Eisenbahnministerium: Sektionsrat Karl Pascher, Ministerialsekretär Dr. Arnold Krašny, letzterer zugleich als Protokollführer.

Die Gemeinde Wien hat der Regierung in einem Memorandum mehrere Vorschläge und Bitten unterbreitet, die sich auf die Wiener städtischen Elektrizitätswerke und die Wiener städtischen Straßenbahnen beziehen. Hierüber wird einvernehmlich Folgendes festgestellt:

I. Die Gemeinde Wien gibt ihre Zustimmung zur Belassung, beziehungsweise Verlegung eines Kabels, welches von dem von der Staatsbahnverwaltung anzulauenden Elektrizitätswerke der Firma Bartelmus, Donat & Komp. in Heiligenstadt neben dem Bahnkörper der Donaukanallinie der Wiener Stadtbahn in der Spittelauerlände, Kofauerlände über den Franz Josefskai bis zur Radezkybrücke, über den Radezkyplatz und die Obere Viaduktgasse bis zur Akkumulatorelation daselbst unter Zanspruchnahme von Grundstücken des öffentlichen Gutes oder Privateigentumes der Gemeinde Wien oder des Bürgerspitalfondes führt.

Die hierüber zwischen der Gemeinde Wien und der Baudirektion für die Wiener Stadtbahn im Entwurfe festgestellte Erklärung wird einer Änderung in der Richtung unterzogen, daß

- a) als Kontrahent der Gemeinde Wien die k. k. Staatsbahnverwaltung als Erwerblerin des Heiligenstädter Elektrizitätswerkes eintritt;

- b) daß die Bewilligung zur Benützung der in städtischer Verwaltung stehenden Grundstücke auf die Dauer der Beleuchtung der Wiener Stadtbahn durch das Heiligenstädter Elektrizitätswerk zu gelten hat,
- c) daß die Staatsbahnverwaltung für diese Benützung einen Rekognitionszins von 100 K jährlich und für die Beaufsichtigung und Kontrolle dieser Kabellegung einen weiteren Pauschalbetrag von ebenfalls 100 K jährlich zu bezahlen haben wird,
- d) daß die Gemeinde Wien auch die Kabellegung auf den in ihrer Verwaltung stehenden Gründen für die anderen im Punkte II festzustellenden Zwecke des Heiligenstädter Elektrizitätswerkes gestattet.

II. Nachdem die Gemeinde Wien den Wunsch ausgesprochen hat, daß die Verwendungszwecke des von der Staatsbahnverwaltung anzukaufenden Elektrizitätswerkes in Heiligenstadt festgestellt werden, wird einvernehmlich ausgesprochen:

Das von der Staatsbahnverwaltung anzukaufende Elektrizitätswerk in Heiligenstadt wird elektrische Energie nur für Zwecke der Beleuchtung der Wiener Stadtbahn, insbesondere der Stadtbahnhöfe, dann für Zwecke der Beleuchtung der im Gemeindegebiete von Wien bestehenden Bahnhöfe und Administrationsgebäude der k. k. Staatsbahnen, sowie der auf Bahngrund oder in nächster Nähe der Bahnen befindlichen staatlichen oder unter staatlicher Verwaltung stehenden Gebäude, endlich für Zwecke elektrischen Kraftantriebes für Hilfsanlagen auf den Bahnstrecken und Bahnhöfen der Wiener Stadtbahn und der k. k. Staatsbahnen, insbesondere für Werkstätten, Aufzüge und Wechselbedienung abgeben, all dies, soweit die gegenwärtige Leistungsfähigkeit des Heiligenstädter Elektrizitätswerkes hinsichtlich der Erzeugung elektrischer Energie reicht. Eine Vergrößerung der Leistungsfähigkeit dieses Elektrizitätswerkes ist demnach ausgeschlossen. Dagegen bleibt es der Staatsbahnverwaltung vorbehalten, das ganze mit der derzeitigen Einrichtung des Werkes erzeugbare Quantum elektrischer Energie innerhalb der vorstehend angegebenen Beschränkungen auszunützen und zu diesem Zwecke die nötigen Leitungen auch auf dem in der Verwaltung der Gemeinde stehenden Grunde zu legen.

Nachdem die Gemeinde Wien des weiteren die Bitte um eine Zusicherung gestellt hat, daß für den Fall der Einführung der elektrischen Traction auf der Wiener Stadtbahn der hiefür erforderliche elektrische Strom aus den Wiener städtischen Elektrizitätswerken bezogen werden solle, erklärt Seine Erzellenz der Eisenbahnminister, daß die Staatskurie einem derartigen Antrage der Gemeinde Wien in der Kommission für Verkehrsanlagen unter der Voraussetzung zustimmen werde, daß nach diesem Antrage der Bezug elektrischen Stromes aus den städtischen Elektrizitätswerken für diese Kommission in technischer Hinsicht anstandslos gesichert sei und unter den gleichen oder nicht weniger günstigen Bedingungen und Modalitäten zu erfolgen habe, als sie im weiteren Verlaufe dieses Protokolles (Punkt III) für den Strombezug für staatliche und unter staatlicher Verwaltung stehende Gebäude festgesetzt sind.

III. Dem weiteren Wunsche der Gemeinde Wien, daß für Zwecke der Beleuchtung und der Kraftabgabe für die übrigen ärarischen und unter staatlicher Verwaltung stehenden Gebäude Strom aus den städtischen Elektrizitätswerken bezogen werde, erklären die anwesenden Staatsfunktionäre für die von ihnen vertretenen Ressorts vorbehaltlich des Beitritts der übrigen Ressorts der k. k. Staatsverwaltung, welchen dieser Beitritt unter den gleichen Bedingungen ausdrücklich gewahrt wird, in folgender Weise Rechnung tragen zu wollen:

Es wird einverständlich in Aussicht genommen, daß zu Zwecken der Beleuchtung der im Gemeindegebiete von Wien befindlichen Ärarialgebäude und in staatlicher Verwaltung befindlichen Gebäude, insoweit dieselben den bei der gegenwärtigen Verhandlung vertretenen oder nachträglich beitretenden Ressorts unterstehen und insoweit nicht die Bestimmungen des Punktes II dieses Protokolles Anwendung finden, nach Ablauf der gegenwärtig geltenden Verträge der vertragsmäßige Bezug des elektrischen Stromes keinem anderen Unternehmer als der Gemeinde Wien (städtische Elektrizitätswerke) übertragen werden soll, wogegen sich andererseits die Gemeinde Wien verpflichtet, den von der Staatsverwaltung für die eben bezeichneten Zwecke angesprochenen Strom zu liefern. Hierbei wird jedoch vorausgesetzt, daß die Verwendung des von den städtischen Elektrizitätswerken gelieferten Stromes wesentliche Änderungen der bestehenden Einrichtungen nicht erfordert. Sind solche Änderungen erforderlich, so ist hierüber ein besonderes Übereinkommen zwischen den beteiligten Ressorts und der Gemeinde Wien zu treffen, wobei der Gemeinde Wien das größtmögliche Entgegenkommen bewiesen werden wird.

Jedenfalls sind jedoch die Kosten der etwa erforderlichen Umgestaltungen der Installationen seitens der Gemeinde Wien zu tragen.

Auf die Versorgung der Telegraphen- und Telephonzentralen mit elektrischer Energie haben die vorstehenden Bestimmungen vorläufig keine Anwendung zu finden.

Die ziffermäßige Festsetzung des Strompreises wird einer besonderen Vereinbarung vorbehalten, wobei als Grundlage der Preisberechnung zu dienen haben:

- a) Die Gesehungskosten für die Erzeugung des elektrischen Stromes in den Elektrizitätswerken der Gemeinde Wien mit Ausschluß der in lit. b) behandelten Kapitalslasten, wobei der Lichtstrom und der Kraftstrom gesondert in Betracht zu ziehen sind;
- b) eine den tatsächlichen Ansehenslasten entsprechende Verzinsung und Amortisationsquote unter Zugrundelegung einer 90jährigen Amortisationsdauer;
- c) ein 10% der Gesehungskosten [mit Ausschluß der in lit. b) behandelten Kapitalslasten] betragender Gewinnzuschlag.

Sollten dritten Abnehmern geringere Strompreise bewilligt werden, so haben dieselben Begünstigungen auch für die Staatsverwaltung mit der Beschränkung zu gelten, daß der Preis unter die sich aus den Faktoren a) und b) ergebenden Grenzen nicht herabsinken kann.

Sobald die ziffermäßige Festsetzung des Strompreises erfolgt sein wird, und mit der Gemeinde Wien über den Zeitpunkt und die Voraussetzungen des Anschlusses der in Betracht kommenden Gebäude an die städtischen Elektrizitätswerke ein Einvernehmen erzielt sein wird, werden die über die Lieferung von elektrischem Strom derzeit geltenden Verträge mit Unternehmern nach Zulässigkeit der betreffenden Vertragsbestimmungen gekündigt werden.

Vorstehende Abmachungen (Punkt III) treten mit dem Zeitpunkte der Vereinbarung über die ziffermäßige Höhe des Strompreises, jedoch nicht vor dem 1. Juli 1902 in Kraft und gelten für die Dauer von 10 Jahren.

Sollten diese Abmachungen 2 Jahre vor Ablauf ihrer Wirksamkeit nicht gekündigt werden, so gelten dieselben auf weitere 10 Jahre vom Ablauf ihrer Wirksamkeit als verlängert.

Durch vorstehendes Übereinkommen wird dem Rechte der Staatsverwaltung, elektrischen Strom für ihre eigenen Zwecke in eigener Regie zu erzeugen, nicht präjudiziert.

Sollte zu diesem Zwecke die Benützung öffentlichen, in der Verwaltung der Gemeinde Wien stehenden Gutes oder Privateigentumes der Gemeinde Wien oder des Bürgerhospitalfonds in Anspruch genommen werden, so ist hierüber ein besonderes Übereinkommen mit der Gemeinde Wien abzuschließen.

IV. Zur Klarstellung und Regelung der zwischen der Gemeinde Wien und der Staats telegraphenverwaltung schwebenden Fragen wird einvernehmlich folgendes festgesetzt:

1. Die Staats telegraphenverwaltung wird die im Zuge befindliche programmäßige (mit dem Umbau des Wiener Stadttelephonnetzes zusammenhängende) Beseitigung der Telegraphen- und Telephonluftleitungen nach Tunlichkeit beschleunigen; die Staats telegraphenverwaltung erwartet jedoch, daß die Gemeinde Wien ihr bei Durchführung der zu dem gedachten Zwecke notwendigen Kabellegungen das entsprechende Entgegenkommen erweisen wird.

2. Die Gemeinde Wien erkennt an, daß die Herstellung und Erhaltung aller beim Bau und Betriebe der städtischen Straßenbahnen im Interesse der öffentlichen Sicherheit sowie der staatlichen Telegraphen- und Telephonanlagen zu treffenden Vorkehrungen im Sinne der §§ 5 und 12 der Konzessionsurkunde vom 24. März 1899, N.-G.-Bl. Nr. 58, der Konzessionärin zur Last fallen.

Es wird jedoch vereinbart, daß die Gemeinde Wien für die Herstellung und Erhaltung der an den oberirdischen Leitungen der Staats telegraphenanstalt angebrachten oder anzubringenden Schutzvorrichtungen (Erdschienen, Erdschlingen, Schmelzvorrichtungen und dergleichen), soweit dieselben nach den bestehenden Vorschriften von den Organen der Staats telegraphenverwaltung auf Rechnung der Konzessionärin auszuführen sind, die Selbstkosten des Staates, jedoch in keinem Falle mehr als einen Betrag von 300.000 K zu vergüten hat. Die seinerzeit von der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien für den gedachten Zweck erlegten Bauvorschuße werden auf diesen Betrag zu Gunsten der Gemeinde Wien angerechnet.

3. Der Gemeinde Wien wird die baldige Erteilung der angeführten Konzession für eine dem Betriebe der städtischen Elektrizitätswerke dienende Telephon- und Signalanlage unter den üblichen Bedingungen, sowie die Verlängerung der mit den Handelsministerial-Erläufen vom

7. Juni 1898, Z. 3968 ex 1897, und vom 21. August 1898, Z. 42717, erteilten Konzession für die städtischen Telegraphen-, Telephon- und Signalanlagen unter den bisherigen Bedingungen, beide auf die Dauer des Übereinkommens zwischen dem Handelsministerium und der Gemeinde Wien vom 26. März 1898, S.-M.-Z. 3715, Mag.-Z. 51383, zugesichert.

4. Bei der Legung der Kabel für die städtischen Elektrizitätswerke wird die Staats-telegraphenverwaltung in Bezug auf die Formulierung und Geltendmachung ihrer Bedingungen mit der größten Raschheit und dem größten Entgegenkommen vorgehen, soweit dies nur immer mit den Interessen der Sicherheit vereinbar ist.

5. Die Gemeinde Wien zieht die unmittelbare und die gerichtliche Kündigung des Übereinkommens vom 26. März 1898, S.-M.-Z. 3715, Mag.-Z. 51383, sowie die an das k. k. Eisenbahnministerium gerichtete Eingabe de praes. 1. Februar 1902, betreffend Feststellung des Rechtsverhältnisses zwischen der Gemeinde Wien und der k. k. Post- und Telegraphenverwaltung hinsichtlich der Benützung städtischen Straßengrundes zur Kabellegung, zurück.

Es wird jedoch eine einvernehmliche Revision der zu dem obbezeichneten Übereinkommen gehörenden reglementären Bestimmungen vorbehalten.

V. Die Regierung anerkennt, daß das von der Gemeinde Wien ausschließlich für die Zwecke der städtischen Straßenbahnen errichtete Elektrizitätswerk einen integrierenden Bestandteil der städtischen Straßenbahnen bildet, daher auf dasselbe die in Artikel V, lit. a—d des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, vorgesehenen Begünstigungen Anwendung zu finden haben.

Gleichzeitig gestattet jedoch die Regierung über Ansuchen der Gemeinde Wien, daß dieses Elektrizitätswerk teilweise auch zur Stromabgabe für andere Zwecke und hingegen das zweite, von der Gemeinde Wien behufs anderweitiger Stromabgabe errichtete, prinzipiell zur Gänze erwerbsteuerverpflichtige Elektrizitätswerk teilweise auch zur Stromabgabe für Straßenbahnzwecke verwendet, bei der Ermittlung der Erwerbsteuergrundlagen aber nur die nicht für Straßenbahnzwecke oder für den eigenen Konsum der Gemeinde Wien erfolgte Stromabgabe beider Elektrizitätswerke zusammen berücksichtigt werde; dies jedoch nur unter der Bedingung, daß die Ermittlung des sohin steuerpflichtigen Ertrages der beiden Elektrizitätswerke in der Weise zu geschehen habe, daß die Gesamtausgaben beider Elektrizitätswerke (inklusive des Erfordernisses für die Verzinsung und Amortisation des investierten Kapitals) nach Maßgabe der Stromabgabe für steuerpflichtige und steuerfreie Zwecke proportional aufgeteilt und auf diese proportional aufgeteilten Ausgaben, sowie auf die Einnahmen des steuerpflichtigen Betriebes die Bestimmungen des Personalsteuergesetzes hinsichtlich der Anrechenbarkeit und Nichtanrechenbarkeit der Ausgaben und Einnahmen in Anwendung gebracht werden. Den Einnahmen des steuerpflichtigen Betriebes ist hiebei eine nach dem eben bezeichneten Aufteilungsschlüssel zu berechnende Quote jener Einnahmen, welche beiden Betrieben gemeinsam sind, z. B. Fruktifikationszinsen der Darbestände, beziehungsweise Pantguthabungen u. a. m., zuzurechnen. Sollte die Minimalsteuer zur Anwendung zu kommen haben, so ist zu ihrer Ermittlung das gesamte Anlagekapital beider Elektrizitätswerke in obigem Verhältnis (gesamte Stromerzeugung zur steuerpflichtigen Stromabgabe) aufzuteilen.

Hiedurch findet die Eingabe der Gemeinde Wien ddo. 17. Juni 1901, ad M.-Z. 42854/V ex 1901, ihre Erledigung.

Hiermit wurde das vorstehende, in zwei Partien, wovon eines im k. k. Eisenbahnministerium verbleibt und das zweite der Gemeinde Wien ausgefolgt wird, ausgefertigte Protokoll geschlossen, verlesen und allseits unterfertigt.

Für die k. k. Staatsverwaltung:

Für die Gemeinde Wien:

(Folgen die Unterschriften.)

Das vorstehende Übereinkommen wurde mit dem Gemeinderatsbeschlusse vom 11. April 1902, Z. 3630, genehmigt.

W i e n, den 18. April 1902.

Dr. Karl Lueger m. p.
Bürgermeister.

Leopold Brauneiß m. p.
Stadtrat.

J. Nissaweg m. p.
Stadtrat.

Eine notwendige Ergänzung der Verstädtlichungsaktion bildete die Erwerbung des zweitgrößten Straßenbahnnetzes im Wiener Stadtgebiete, welches der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft gehörte. Gleichzeitig mußte auch auf die Umwandlung dieser Straßenbahnlinien zum elektrischen Betriebe Bedacht genommen werden. Die Gemeinde trat hinsichtlich des Ankaufes mit der obgenannten Gesellschaft, hinsichtlich der Bauarbeiten für die Umwandlung mit der k. k. priv. österr. Länderbank in Verhandlung. Das Ergebnis war ein Übereinkommen, welches in dem Protokolle vom 30. April 1902 niedergelegt und vom Gemeinderate mit dem Beschlusse vom 6. Mai genehmigt wurde. Die Gemeinde erwarb hienach das Straßenbahnnetz der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft und zwar sowohl die mit Pferden, als auch die mit Dampf betriebenen Linien, ferner die Gürtelspiegelgründe und einige andere der Gesellschaft gehörigen Grundflächen um den Betrag von 6,993.892 K und übertrug die Bauarbeiten für die Umwandlung der Straßenbahnlinien zum elektrischen Betriebe der k. k. priv. österr. Länderbank, welche hiefür ein Entgelt von 8,606.108 K zu erhalten hatte. Der Ankauf der Straßenbahnlinien und ihr Umbau für den elektrischen Betrieb erforderten somit zusammen eine Summe von 15·6 Millionen Kronen. Hierbei war die Erbauung eines neuen Betriebsbahnhofes in der Hofmayergasse an Stelle der zur Auflassung bestimmten Meidlinger-Nemise vorgeesehen.

Ferner erteilte die Gemeinde der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft die Bevollmächtigung, den Betrieb der Linien bis 31. Dezember 1903 unter ähnlichen Bedingungen zu führen, wie sie im Betriebsübereinkommen mit der Siemens & Halske N.-G. enthalten waren.

Der Wortlaut des Protokolles und des über den Gegenstand dem Gemeinderate erstatteten Berichtes ist folgender:

Protokoll

vom 20. April 1902, aufgenommen im Rathause der Stadt Wien (Präsidialbureau).

Gegenwärtig:

Für die Gemeinde Wien (Firma „Gemeinde Wien—städtische Straßenbahnen“): Bürgermeister Dr. Karl Lueger, Magistrats-Vize-Direktor Dr. Richard Weiskirchner, Stadtbandirektor Franz Berger, Ober-Stadtbuchhalter Friedrich Hönig, Magistratssekretär Dr. Max Weiß.

Für die k. k. priv. österr. Länderbank (im Texte kurz die „Bank“ genannt): Direktor Ludwig August Lohnstein, Rechtskonsulent Dr. Oskar Ritter von Kuczynski.

Gegenstand ist die Verstädtlichung des Straßenbahnnetzes der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft und die Umwandlung dieses Netzes für den elektrischen Betrieb.

I.

Die Gemeinde Wien wird der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft ohne Verzug eine Offerte nachstehenden Inhaltes in Bezug auf die Übernahme des Straßenbahnnetzes dieser Gesellschaft zugehen lassen:

1. Die Gemeinde Wien übernimmt das Straßenbahnnetz der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft — im folgenden kurz die „Gesellschaft“ genannt — von dem Zeitpunkte an, in welchem die im Artikel V dieses Protokolles enthaltenen Bedingungen eingetreten sein werden.

Dieses Straßenbahnnetz besteht aus den Linien:

Opernring—Meidling Bahnhof,
Steinbauergasse—Meidling Hauptstraße,
Meidling Bahnhof—Sternwartestraße,
Neubaugürtel—Hütteldorf,
Verdensfelbergürtel—Ottakring,
Sternwartestraße—Döbling,
Lichtensteinstraße—Sechschimmelgasse—Gürtel,
Sternwartestraße—Heiligenstädterstraße,
Schottenring—Rufsdorf,
Flügelbahn Grinzingstraße.

2. Die Gesellschaft hat der Gemeinde Wien von dem genannten Termine ab dieses Straßenbahnnetz samt Zubehör zu übergeben.

Hiezu gehören insbesondere:

- a) sämtliche Bahnlinien und Bahnstrecken;
- b) die Betriebsbahnhöfe Meidling und Währing einschließlich der Grundflächen, auf welchen sich diese Bahnhöfe befinden, gemäß den Plänen, Beilage 1 und 2, ferner die Katastral-Parzelle 1574/1 Ottakring samt der darauf befindlichen Wagenremise;
- c) die im Verzeichnisse, Beilage 3, angeführten Grundparzellen am Gürtel (Spiegelgründe), ferner die Grundflächen bei der Endstation nächst der Zahnradbahn in Rusdorf, soweit dieselben zur Erweiterung der Straße auf 30 Meter erforderlich sind, und endlich die Katastral-Parzelle 1058/7, IX. Bezirk, an der Siechtensteinstraße.

Die Befriedigung jener Ansprüche, welche den Besitzern von Anteilscheinen (Zertifikaten) auf den Reinerlös der Spiegelgründe am Gürtel zustehen, ist Sache der Gesellschaft;

- d) alle sonstigen der Gesellschaft gehörigen Grundflächen, auf welchen Geleise der offenen Strecke liegen, laut Verzeichnis, Beilage 4;
- e) die Wartehallen, Stationsgebäude, sowie die Expeditions- und Werkzeughütten;
- f) die Wagen und sonstigen Betriebsmittel samt Zubehör, laut Beilage 5; die geschlossenen Pferdebahnwagen wird die Gemeinde nach ihrem Ermessen aus dem Wagenparke der Gesellschaft auswählen;
- g) alle vorhandenen, dem Betriebe, sowie der Streckenerhaltung und Reinigung dienenden Werkzeugmaschinen, Werkzeuge, Werkstättenutensilien, Geräte und Mobilien, ferner die Uniformen, all' dies laut einer unter Zuziehung von Organen der Gemeinde aufzunehmenden Inventur;
- h) alle auf den Bau und Betrieb dieser Bahnlinien bezüglichen Pläne und sonstigen Befehle.

3. Das sonstige Vermögen der Gesellschaft bleibt zu ihrer Verfügung; es sind dies insbesondere:

- a) Die Bar- und Effektenbestände;
- b) die Dampflokomotiven, die Pferde, die nicht im Verzeichnisse, Beilage 5, angeführten Wagen, und die betreffenden Requisiten;
- c) die Vorräte an Materialien und Reservebestandteilen und
- d) jene Grundstücke und Gebäude, welche nicht an die Gemeinde Wien übergehen.

4. Die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft überläßt der Gemeinde Wien die Pferde und Bespannungsrequisiten, ferner die Dampflokomotiven samt dazugehörigen Requisiten, endlich die im Verzeichnisse, Beilage 5, nicht angeführten Pferdebahnwagen zur unentgeltlichen leihweisen Benützung so lange und in jenem Umfange, als dies für den Pferde- und Dampftrieb des Straßenbahnnetzes erforderlich ist. Hierbei trifft die Gemeinde für die durch den ordentlichen Gebrauch bedingte Abnützung der Leihgegenstände, daher auch für den hiebei gewöhnlichen Abgang an Pferden keine Haftung. Dagegen hat die Gemeinde für die Wartung und Fütterung der Pferde, sowie für jene Instandhaltung der Leihgegenstände aufzukommen, welche einer geordneten Betriebsführung entspricht.

5. Die Gemeinde behält sich vor, inbetreff der Übernahme der Beamten und Bediensteten der Gesellschaft in jedem einzelnen Falle nach ihrem Ermessen zu entscheiden. Diese Entscheidung ist der Gesellschaft bis 1. Juli 1903 bekanntzugeben.

6. Die Gesellschaft räumt der Gemeinde Wien die Servitut der Zufahrt über die Liegenschaft Einl.-B. 71 Grdb. Unter-Meidling zur Meidlinger-Remise in einer die Ausübung dieses Rechtes vollständig sicherstellenden Fassung ein.

7. Die Gesellschaft erklärt sich bereit, der Gemeinde Wien Dampflokomotiven aus dem Bestande der Gesellschaft zum Preise von 4000 K per Stück zu verkaufen und bleibt mit dieser Offerte bis 31. Dezember 1903 im Worte. Wie viele und welche Lokomotiven die Gemeinde kauft, bestimmt diese nach freiem Ermessen.

8. Sämtliche Forderungen, welche die Gemeinde Wien und die Gesellschaft aus Anlaß von Grundabtretungen und Geleiseumlegungen, ferner aus Anlaß von Veränderungen am Straßenkörper und Steinkieferungen aneinander zu stellen haben, werden aufgehoben.

Alle übrigen gegenseitigen Forderungen bleiben aufrecht, jedoch hat jeder Teil dem anderen binnen 9 Monaten nach der faktischen Übernahme des Betriebes durch die Gemeinde (Art. III, Punkt 12) jene Forderungen bekanntzugeben, welche aus den Verträgen und Vereinbarungen

stammen, die anlässlich des Baues und Betriebes der übernommenen Straßenbahnlinien zwischen der Gemeinde Wien oder den ehemaligen Vorortegemeinden einerseits und der Gesellschaft andererseits abgeschlossen worden sind. Forderungen dieser Art, welche innerhalb der obigen Frist nicht geltend gemacht werden, sind als erloschen anzusehen.

Von dem Zeitpunkte an, in welchem die Gemeinde den Betrieb faktisch übernommen hat (Art. III, Punkt 12), entfallen die bezeichneten Verträge und Vereinbarungen.

9. Das Altmaterial, welches sich bei der Umwandlung der Straßenbahnlinien zum elektrischen Betriebe und bei der Umgestaltung des Betriebsbahnhofes Währing ergibt, bleibt Eigentum der Gemeinde Wien.

10. Die Gesellschaft erhält für alle Leistungen, welche ihr nach diesem Übereinkommen obliegen, ein Entgelt von 6,993.892 K, d. i. sechs Millionen neunhundertneunzigdreitausend achthundertneunzigzwei Kronen, worin 100.000 K als Kaufpreis für die gesamten Spiegelgründe im Ausmaße von 7866 m² berechnet sind. Dieses Entgelt wird durch Anweisung in bar bei der Bank, und zwar innerhalb 14 Tagen nach dem Zeitpunkte geleistet, in welchem die faktische Übernahme des Betriebes durch die Gemeinde (Art. III, Punkt 12) stattfindet.

11. Die der Gesellschaft obliegenden Grundabtretungen erfolgen frei von allen Pfandrechten.

12. Ewige Gebühren, welche wider Erwarten für die Grundabtretungen bemessen werden, tragen die Gemeinde und die Gesellschaft zu gleichen Teilen.

13. Die Bedingungen, an welche dieses Übereinkommen geknüpft ist, sind im Artikel V enthalten.

Die Gesellschaft verzichtet mit dem Zeitpunkte, in welchem der Gemeinde die Konzession für das Straßenbahnnetz erteilt wird, auf sämtliche Konzessionen, welche sie für die im Punkte 1 angeführten Straßenbahnlinien besitzt.

Die Gesellschaft wird die Konzessionsbewerbung der Gemeinde in jeder Weise fördern und alle zu diesem Behufe erforderlichen schriftlichen Erklärungen ausstellen.

14. Über dieses Rechtsgeschäft sind, insoferne dasselbe bewegliche Sachen betrifft, zwischen der Firma „Gemeinde Wien—städtische Straßenbahnen“ und der Gesellschaft Schlussbriefe zu vereinbaren und auszuwechseln; über die Veräußerung der unbeweglichen Sachen ist ein Vertrag zu errichten.

II.

Die Gemeinde Wien wird der Bank die Arbeiten und Lieferungen für die Umwandlung des unter I, P. 1 bezeichneten Straßenbahnnetzes zum elektrischen Betriebe unter den nachfolgenden Bestimmungen übertragen:

1. Die Arbeiten schließen außer der Umgestaltung des Betriebsbahnhofes Währing auch die Erbauung eines neuen Betriebsbahnhofes an der Altmayergasse im XII. Bezirke in sich.

Für den letzterwähnten Betriebsbahnhof wird die Gemeinde Wien die erforderliche Grundfläche im Ausmaße von ungefähr 7000 m² auf ihre Kosten beistellen; hingegen obliegt der Bank nicht nur der Bau des Betriebsbahnhofes selbst, sondern auch die Herstellung der nach der Bauordnung erforderlichen Trottoirs an sämtlichen Straßenfronten. Eine Kanaleinmündungsgebühr hat die Bank für dieses Bauobjekt nicht zu entrichten.

2. Die Bank ist nicht verpflichtet, an jenen Geleisen der Bahnlinien, welche bei der Umwandlung belassen werden, eine neue Stoßverbindung anzubringen.

3. Soferne an der Kreuzung der Arbeitsleitungen der städtischen Straßenbahnen mit Schwachstromleitungen von der Eisenbahnbehörde Schutzvorkehrungen angeordnet werden, hat die Bank dieselben zur Ausführung zu bringen, es sei denn, daß sie von der Post- und Telegraphen-Direktion hergestellt werden. Alle hiedurch verursachten Kosten trägt die Gemeinde Wien. Ausgenommen hievon sind die Auslagen für jene Vorrichtungen, welche in der bisherigen Art und im bisherigen Umfange an den Arbeitsleitungen, Querdrähten und Spanndrähten anzubringen sind; diese Auslagen fallen der Bank allein zur Last.

4. Die Bank hat der Gemeinde 120 neue, zweiachsige Motorwagen mit freien Lenkachsen und 39 neue, mit Magnetbremsen ausgerüstete Beiwagen zu liefern.

Ferner hat die Bank 45 alte Pferdebahnwagen, welche die Gemeinde aus dem Wagenpark der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft auswählen wird, für den elektrischen Betrieb umzugestalten, wobei auch diese Wagen mit Magnetbremsen auszurüsten sind.

Die Bank hat 32 alte, offene Pferdebahnwagen, welche der Gemeinde von der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft geliefert werden, für den elektrischen Betrieb umzugestalten; diese Wagen bleiben mit Handbremsen ausgerüstet.

Die Bank hat ferner zwei neue Montageturmwagen mit zwei Kisten und zwei fahrbaren Schubleitern zu liefern.

Sämtliche Motorwagen müssen nach dem bei den bereits konzessionierten städtischen Straßenbahnen angewendeten Systeme derart eingerichtet sein, daß sie durchgehend sowohl die Strecken mit oberirdischer, als auch diejenigen mit unterirdischer Zuleitung befahren können.

5. Die Arbeiten und Lieferungen, welche für den Anschluß der Speise- und Rückleitungen der städtischen Elektrizitätswerke an die elektrische Bahnausrüstung zu bewerkstelligen sind, hat die Bank im Einvernehmen mit der Gemeinde zur Ausführung zu bringen. Letztere wird der Bank die Hälfte der hierfür erwachsenen Kosten vergüten. Der Kostenberechnung sind angemessene Preise zugrunde zu legen.

6. Das bei der Umwandlung des Straßenbahnnetzes gewonnene Altmaterialie kann die Bank, insofern es vom Stadtbauamte nicht als ungeeignet erkannt wird, beim Bau wieder verwenden, ohne hierfür einen Ersatz leisten zu müssen. Das nicht verwendete Altmaterialie hat die Bank auf den vom Stadtbauamte zu bezeichnenden, tunlichst nahe gelegenen Lagerplätzen zu hinterlegen.

7. Die hier bezeichneten Arbeiten und Lieferungen sind nach den technischen Bedingungen, Baubeschreibungen und Plänen [zu bewerkstelligen, welche auf Grund der bereits vorliegenden Offerte der Bank im beiderseitigen Einvernehmen verfaßt werden. Hierbei hat als Grundsatz zu gelten, daß die Ausrüstung und Ausstattung des Straßenbahnnetzes samt Zubehör einschließlich des Wagenparkes jener ähnlich zu sein hat, welche die Siemens & Halske A.-G. für das bereits konzessionierte städtische Straßenbahnnetz auszuführen hat.

Die Gemeinde wird in Bezug auf die der Bank übertragenen Arbeiten und Lieferungen von jenen Rechten Gebrauch machen, welche sie sich hinsichtlich der Benützung von Patenten und Privilegien der Siemens & Halske A.-G. in dem mit dieser abgeschlossenen Übereinkommen, betreffend den Ausbau des bereits konzessionierten Straßenbahnnetzes, gesichert hat (§ 11 der Schlußbriefe vom 14. April 1902).

8. Als Kautions erlegt die Bank einen Betrag von fünfzigtausend Kronen in pupillarischeren Wertpapieren.

9. Die Gemeinde Wien nimmt zur Kenntnis, daß die Bank die elektrische Ausrüstung der Straßenbahnen durch die Aktiengesellschaft „Österreichische Schudertwerke“ als Subunternehmer in ausführen lassen wird; sonstige Subunternehmer wird die Bank der Gemeinde gleichfalls zur Anzeige bringen. Der Gemeinde gegenüber bleibt jedoch die Bank aus diesem Übereinkommen allein berechtigt und verpflichtet.

10. Die Gemeinde verpflichtet sich, nach Beendigung der Bauarbeiten der Bank von allen dann vorhandenen, für die Umwandlung des Straßenbahnnetzes angeschafften Bestandteilen mit Ausnahme ganzer Wagen rund 10 von Hundert als Reservebestandteile abzulösen.

Hiefür werden die Kosten von der Gemeinde besonders beglichen, wobei für die Preise Folgendes zu gelten hat:

- a) Gegenstände fremder Lieferungen darf die Bank nur zu Selbstkosten mehr 5% verrechnen.
- b) Bereits benützte, aber noch verwendbare Bestandteile wird die Gemeinde in dem Ausmaße, in welchem sie dieselben für ihren Eigenbetrieb benötigt, zum Schätzwerte von der Bank ankaufen, wenn letztere hiemit einverstanden ist.

11. Alle der Bank obliegenden Bauausführungen sind bis Ende des Jahres 1903 zu vollenden.

Hierbei wird vorausgesetzt, daß mit dem Baue spätestens im Laufe des Monats August 1902 begonnen werden kann.

12. Als Entgelt für die vorangeführten Leistungen entrichtet die Gemeinde Wien der Bank einen Betrag von 8,606.108 K., d. i. acht Millionen sechshundertsechstaufend einhundertacht Kronen.

Es bleibt der Gemeinde vorbehalten, von der Umwandlung des Stockgeleises in der Mayseberggasse für den elektrischen Betrieb mit Unterleitung Abstand zu nehmen und ihre Entscheidung hierüber der Bank bis 1. September 1902 mitzuteilen. In diesem Falle hat die Bank der Gemeinde von dem oberwähnten Entgelte einen Teilbetrag von 48.800 K., d. i. vierzigachttausend achthundert Kronen rückzuerbüßen und ist die Bank von der Gemeinde gegen allfällige aus diesem Anlasse erhobene Ansprüche Dritter klag- und schadlos zu halten.

13. Anlässlich der Umwandlung des Straßenbahnnetzes zum elektrischen Betriebe beabsichtigt die Gemeinde gemäß Beilage 6 bestehende Anlagen aufzulassen und neue Bahnanlagen zu erbauen, worüber sie sich bis 1. Oktober 1902 erklären wird. Die Bank übernimmt auch die Ausführung dieser Ergänzungsarbeiten und wird die hierfür in Anrechnung zu bringenden angemessenen Preise mit

der Gemeinde Wien vereinbaren. Die letztere darf aber aus diesem Anlasse nach Ausgleichung der Mehrerfordernisse mit den erzielten Ersparungen höchstens einen Betrag von 200.000 K zu bezahlen haben. Die Beistellung der Pflastersteine für diese Ergänzungsarbeiten obliegt der Bank nicht.

14. Die Bank hat im Vereine mit der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft, welche gemäß Artikel III mit der Führung des Betriebes bis Ende 1903 betraut wird, einen gemeinschaftlichen Bevollmächtigten zu bestellen.

15. Sobald die Bedingungen eingetreten sind, an welche dieses Rechtsgefäß gemäß Artikel V geknüpft ist, werden über dasselbe zwischen der Firma „Gemeinde Wien—städtische Straßenbahnen“ und der Bank Schlußbriefe ausgewechselt. Die in dieselben aufzunehmenden Bedingungen haben, soferne die vorliegenden Vereinbarungen keine Abweichung enthalten, sinngemäß mit jenen übereinzustimmen, welche laut der Schlußbriefe vom 14. April 1902 für den Ausbau des städtischen Straßenbahnnetzes—durch die Siemens & Halske A.-G. zu Recht bestehen. Insbesondere werden die Bestimmungen dieser Schlußbriefe über die Haftungsfrist (§ 16), über Projektänderungen (§ 19) und über Vertragsstrafen (§ 25) auch hier aufzunehmen sein.

16. Das oben festgesetzte Entgelt wird die Gemeinde binnen 14 Tagen nach Auswechslung der Schlußbriefe in der vollen Höhe an die Bank entrichten. Das Entgelt für die Ergänzungsarbeiten hat die Gemeinde am 2. Jänner 1904 zu bezahlen.

III.

Die Gemeinde Wien wird der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft — im folgenden kurz die „Gesellschaft“ genannt — die Vollmacht erteilen, den Betrieb des im Art. I bezeichneten Straßenbahnnetzes als Bevollmächtigte der Gemeinde Wien in deren Namen und für deren Rechnung bis 31. Dezember 1903 zu führen.

Für dieses Vollmachtsverhältnis gelten folgende Bestimmungen:

1. Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Straßenbahnen samt Wagenpark und sonstigem Zubehör während der Zeit ihrer Betriebsführung in tadellosem betriebsstüchtigen Zustande zu erhalten und alle für eine solche Instandhaltung notwendigen Ausgaben auf Rechnung des Betriebes zu bestreiten; dabei haben die etwa notwendigen Ersatzbeschaffungen, sowie die Anschaffung des Erfordernisses an Verbrauchsmaterialien und Reservebestandteilen gleichfalls auf Rechnung des Betriebes zu geschehen.

2. Für das Mindestausmaß der Fahrleistungen sind während der Zeit der Betriebsführung durch die Gesellschaft die von der Eisenbahnbehörde genehmigten Fahrpläne für den Winter 1901/1902 und für den Sommer 1902 maßgebend. Auf die Instradierung der Wagen nimmt die Gemeinde Wien keinen Einfluß.

Im Rahmen dieser Bestimmungen unterliegen die Fahrpläne der Genehmigung der Gemeinde.

3. Die gegenwärtigen Fahrpreise bleiben unverändert aufrecht, jedoch wird der Gesellschaft das Recht zugestanden, auf jeder für den elektrischen Betrieb umgewandelten Linie an Sonn- und Feiertagen den Minimalfahrpreis von 20 Hellern (unter Gestattung eines einmaligen Wagenwechsels) zu verlangen.

Eine weitere Änderung der Fahrpreise kann nur im beiderseitigen Einvernehmen stattfinden.

4. Die Gesellschaft hat den elektrischen Strom, welcher nach Maßgabe der fortschreitenden Umwandlung des Straßenbahnnetzes erforderlich ist, aus den städtischen Elektrizitätswerken zu beziehen.

Sämtliche Speise- und Rückleitungen wird die Gemeinde Wien herstellen.

Die Speisepunkte werden im beiderseitigen Einvernehmen festgestellt.

Als Preis für den den städtischen Elektrizitätswerken entnommenen Strom hat die Gesellschaft 15 Heller für die Kilowattstunde, gemessen am Ausgangschaltbrette jeder städtischen Unterstation, auf Rechnung des Betriebes zu entrichten.

5. Hinsichtlich der Reinigung der Bahnstrecken gelten folgende Bestimmungen:

Die Gesellschaft besorgt die Schneefäuberung in der Geleisezone und hat den Schnee zur Abfuhr nach den Weisungen der hiezu berufenen Gemeindeorgane, jedoch nur seitwärts der Geleisezone anzuhäufen. Dagegen besorgt die Gemeinde die Abfuhr des Schnees und übernimmt die sonstige Reinigung und Bepflanzung der Straßen, beides ohne Belastung der Betriebsrechnung.

Die Gesellschaft hat die Reinigung der Schienenrillen zu besorgen. Der Unrat ist von der Gesellschaft nach Weisung des Stadtbauamtes anzuhäufen. Das Einstreuen von Salz in die Schienenrillen hat durch entsprechende Vorrichtungen und nur in dem unbedingt notwendigen Maße stattzufinden. Die Abfuhr des Schmutzes aus den Schienenrillen erfolgt durch die Gemeinde und ist hiefür ein jährlicher Pauschalbetrag von sechshundert Kronen in vierteljährlichen Raten am Ende eines jeden Kalendervierteljahres zu Lasten des Betriebes an die Gemeinde abzuführen.

Die Gesellschaft hat bei der Säuberung der Schienenrillen jede Verunreinigung der Straße bei sonstiger Vertragsstrafe zu vermeiden.

6. Bezüglich der Mitbenützung der im Artikel I Punkt 1 bezeichneten Straßenbahnen durch die übrigen bereits konzessionierten Straßenbahnen der Gemeinde gelten die Bestimmungen, wie sie 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 für städtische Straßenbahnen in Wien und der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft festgelegt sind.

Die Gemeinde verzichtet jedoch auf den in diesen Bestimmungen vorgesehenen Ersatz der Selbstkosten für die Umwandlung der Strecke von der Ecke der Magdalenenstraße und des Getreidemarktes bis zum Opernring zum elektrischen Betriebe.

Dagegen ist der Umbau der Geleise in der Billrothstraße im XIX. Bezirke gemäß Artikel II dieses Protokolles von der Bank auszuführen und obliegen der Gemeinde diesbezüglich keine weiteren Verpflichtungen.

Mit Rücksicht auf diese geänderten Verhältnisse wird die Gemeinde mit der Gesellschaft und der Siemens & Halske A.-G. eine entsprechende Vereinbarung zu treffen haben; hiebei soll auch das Pächerverhältnis in der Linzerstraße im XIII. Bezirke neu geregelt werden.

Die Kreuzung und Mitbenützung der Geleise durch andere Bahnunternehmungen kann nur im beiderseitigen Einvernehmen gestattet werden.

7. Die Gesellschaft hat der Gemeinde Wien über den von ersterer geführten Betrieb der Straßenbahnen spätestens drei Monate nach Schluß des Kalenderjahres Rechnung zu legen. Für diese Rechnung gelten folgende Grundsätze:

- a) Die Gesellschaft hat aus den Einnahmen alle Ausgaben des Betriebes und der Erhaltung zu entrichten.
- b) Die Gesellschaft hat weiters aus den Einnahmen abzuführen: die $4\frac{1}{8}\%$ ige Verzinsung und Tilgungsquote des dem Effektivbetrage von 15.6 Millionen Kronen zum Kurse von $94\frac{1}{2}\%$ entsprechenden Nominalbetrages jener Obligationen, welche aus dem Wiener Investitionsanlehen für den Ankauf und die Umwandlung des Straßenbahnnetzes der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft zur Ausgabe gelangen. Diese Verzinsungs- und Tilgungsquote ist von dem Tage an zu berechnen, an welchem der vorstehende Betrag bei der Bank erlegt wird. (Art. I, Punkt 10 und Art. II, Punkt 16.)

Die für jeden halbjährigen Zahlungstermin nötigen Beträge hat die Gesellschaft der Gemeinde 8 Tage vorher in Wien zur Verfügung zu stellen.

- c) Die Gesellschaft führt der Gemeinde Wien außerdem aus den Einnahmen einen Betrag von 19.000 Kronen pro Jahr ab; für das Jahr 1902 gelangt eine verhältnismäßige Quote dieses Betrages zur Abfuhr.
- d) Die Gesellschaft entnimmt sich aus den Einnahmen einen Betrag von 2% derselben als Entlohnung.
- e) Den sonach verbleibenden Überschuß der Einnahmen führt die Gesellschaft der Gemeinde Wien als restlichen Reingewinn sofort nach Anerkennung der Rechnung ab.

Die Gesellschaft wird den Betrieb nach ihrem besten Können führen und haftet der Gemeinde demgemäß insbesondere dafür, daß nicht nur die sub a) behandelten Betriebsausgaben stets gedeckt werden, sondern daß der Gemeinde auch die sub b) und c) behandelten Beträge rechtzeitig und in ihrem vollen Ausmaße zugehen, so daß die Gesellschaft also für allfällige Minderergebnisse des Betriebes aus Eigenem aufzukommen hat.

Im Falle des Auftretens höherer Gewalt, in welcher auch Streit einzuschließen ist, ist die Gesellschaft insoweit und insoweit von ihren in den Punkten b) und c) enthaltenen Verpflichtungen entbunden, als die höhere Gewalt anhält und auf den Betrieb einwirkt. Dasselbe gilt auch für den Fall, daß ein Stillstand im Bahnbetriebe durch Strommangel aus den städtischen Elektrizitätswerken eintreten sollte.

8. Wenn die Gemeinde den Eigenbetrieb übernimmt, löst sie der Gesellschaft den Bestand an Verbrauchsmaterialien im Höchstausmaße eines vierteljährigen Bedarfs und die für einen normalen Betrieb üblichen Reservebestandteile, alles dieses von guter Beschaffenheit, zum Ankaufspreise, der aber nicht höher als der Marktpreis zur Zeit der Anschaffung sein darf, ohne Vergütung von Zinsen ab.

Bereits benützte, aber noch verwendbare Bestandteile wird die Gemeinde zum Schätzwerte von der Gesellschaft ankaufen, wenn letztere hiemit einverstanden ist.

9. Wenn die Gemeinde von der Gesellschaft Beamte und Bedienstete übernimmt (Artikel I, P. 5), so werden dieselben der Gesellschaft für ihre Betriebsführung überwiesen.

Die Gesellschaft hat dann die Rechte der Gemeinde aus dem Dienstverhältnisse während ihrer Betriebsführung selbständig auszuüben; ebenso übt sie auch das Recht der Aufnahme und Entlassung solcher Beamten und Bediensteten aus.

Alle Zahlungen, welche im Falle von Entlassungen zu leisten sind, hat die Gesellschaft auf Rechnung des Betriebes zu tragen.

Über den allfälligen Eintritt der Gemeinde in solche Verträge, welche die Gesellschaft mit Beamten und Bediensteten geschlossen hat, und welche über das Ende ihrer Betriebsführung hinausreichen, wird die Gemeinde mit der Gesellschaft eine besondere Vereinbarung treffen.

10. Die Gesellschaft bestellt für alle Verbindlichkeiten aus diesem Vollmachtsverhältnisse eine Sicherheit im Betrage von 50.000 K. Dieselbe wird in pupillarischen, bei der Gemeinde zum Kautionserlage zugelassenen Wertpapieren erlegt.

11. Im Falle der Nichterfüllung irgend einer in diesem Übereinkommen festgesetzten Verbindlichkeit steht der Gemeinde das Recht zu, über die Gesellschaft eine Vertragsstrafe bis zu 300 Kronen für jeden einzelnen Fall zu verhängen. Die Vertragsstrafe kann die Höhe der ganzen Sicherheit erreichen, falls die Gesellschaft den Betrieb durch mehr als einen Tag gänzlich einstellt. Bei Einstellung des Betriebes auf einer oder mehreren Linien des Bahnnetzes kann die Vertragsstrafe mit jenem Teile der Sicherheit bemessen werden, welcher dem Verhältnisse zwischen dem Umfange der Betriebseinstellung und dem Gesamtbetriebe entspricht.

Vor Verhängung einer Strafe sind Erhebungen einzuleiten, welchen die Gesellschaft beizuziehen ist. Ferner ist billig Rücksicht auf den Grad des Verschuldens und auf die Tragweite des hervorgerufenen Übelstandes zu nehmen.

12. Sobald die Bedingungen eingetreten sind, an welche dieses Rechtsgeschäft gemäß Artikel V geknüpft ist, werden über dasselbe Schlußbriefe ausgewechselt. Die in diese aufzunehmenden Bedingungen haben, sofern die vorliegenden Vereinbarungen keine Abweichung enthalten, sinngemäß mit jenen übereinzustimmen, welche laut der Schlußbriefe vom 14. April 1902 für die Bevollmächtigten der Siemens & Halske A.-G. zum Betriebe des städtischen Straßenbahnnetzes zu Recht bestehen.

Insbesondere werden die Bestimmungen dieser Schlußbriefe über die Einhaltung behördlicher Anordnungen (§ 3), über die Rückstellung des Straßenbahnnetzes (§ 22) und über Schadenersatzansprüche anlässlich des Betriebes der Bahn (§ 26) auch hier aufzunehmen sein.

Mit dem Tage der Auswechslung der Schlußbriefe erfolgt die faktische Übernahme des Betriebes durch die Gesellschaft als Bevollmächtigte der Gemeinde.

IV.

Die Bank erklärt sich für alle Verpflichtungen der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft aus dem im Artikel III bezeichneten Übereinkommen mit der genannten Gesellschaft zur ungeteilten Hand zu haften.

V.

Jedes der drei Übereinkommen, welche in den Artikeln I, II und III enthalten sind, ist an die Bedingung geknüpft, daß die beiden anderen Übereinkommen abgeschlossen, sowie die hierüber zu errichtenden Urkunden ausgestellt und übergeben werden.

Ferner werden alle drei Übereinkommen an die Bedingung geknüpft, daß die Gemeinde (Firma „Gemeinde Wien—städtische Straßenbahnen“) die Konzession zum Fortbetriebe des im Artikel I, Punkt 1, bezeichneten Straßenbahnnetzes und zur Umgestaltung desselben für den elektrischen Betrieb erlangt.

Die Gemeinde Wien wird die zur Erlangung einer solchen Konzession erforderlichen Schritte ohne Verzug durchzuführen. Sie ist zwar berechtigt, aber nicht verpflichtet, eine Konzession anzunehmen, welche mit einer wesentlich höheren Belastung verbunden ist, als sie die mit der Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 24. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58, erteilte Konzession für das bestehende städtische Straßenbahnnetz enthält.

Die Bank hat der Gemeinde die zur Konzessionswerbung erforderlichen Pläne und Behelfe ohne Verzug zu liefern; auf ihre Beziehung zu den Konzessionsverhandlungen verzichtet die Bank.

VI.

Die Bank verpflichtet sich, ihren ganzen Einfluß dafür aufzuwenden, daß die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft die in den Artikeln I und III bezeichneten Übereinkommen mit der Gemeinde Wien abschließt, ferner, daß die Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft „System Rigi“ dem Konzessionsgesuche der Gemeinde, insofern sich dasselbe auf die Linie „Schottenring—Rufsdorf“ bezieht, nicht nur in keiner Weise hindernd entgegentritt, sondern auch die zur Unterstützung dieses Ansuchens erforderlichen schriftlichen Erklärungen abgibt; desgleichen auch dafür, daß die letztgenannte Gesellschaft auf ihre Rechte aus dem Vertrage vom 10. Dezember 1885 über die Straßenbenützung für die Linie „Schottenring—Rufsdorf“ von dem Zeitpunkte an Verzicht leistet, in welchem die Gemeinde den Betrieb dieser Straßenbahnlinie durch ihre Bevollmächtigte faktisch übernimmt (Artikel III, Punkt 12).

VII.

Die Gemeinde wird der Bank das im Artikel I, Punkt 11, festgesetzte Entgelt behufs Auszahlung an die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft innerhalb 14 Tagen nach dem Zeitpunkte entrichten, in welchem die faktische Übernahme des Betriebes durch die Gemeinde erfolgt ist.

VIII.

Dieses Protokoll ist für die Gemeinde Wien erst dann rechtsverbindlich, wenn es die Genehmigung des Wiener Gemeinderates erlangt hat.

Vorgelesen, geschlossen und gefertigt.

K. u. k. privilegierte
Österreichische Länderbank:

Lohnstein m. p.

Dr. v. Kuczynski m. p.

Für die Gemeinde Wien:

Dr. Karl Lueger m. p.
Bürgermeister.

Dr. Weiskirchner m. p.
Magistrats-Bezirksdirektor.

F. Berger m. p.
Stadtbaudirektor.

Fr. Hönig m. p.
Oberstadtbuchhalter.

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

Beilage 3.

Verzeichnis

der von der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft abzutretenden Gründe am Fünfhäuser Gürtel (Spiegelgründe).

Parz.-Nr.	Einlagezahl Grundbuch XV. Bezirk	Gesamtausmaß laut Kataster in m ²	Davon mit Geleisen belegt	Restliche Fläche
186/1	563	3737	763	2974
194/41	563	1280	403	877
188/2	563	2674	155	2519
188/5	563	1375	24	1351
188/6	828	162	17	145

Verzeichnis

Beilage 4.

der sonstigen, der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft gehörigen und an die Gemeinde Wien abzutretenden Grundstücke, auf welchen Geleise der offenen Strecke liegen.

Katastralgemeinde	Parzellen-Nr.	Einlage-Zahl	Ausmaß laut Grundbuch	
			einzelne m ²	zusammen m ²
Untermeidling	273/3	1158	302 00	302 00
Fünfhaus	273	563	252 00	4634 00
	187/2	563	496 00	
	187/3	563	291 00	
	188/3	563	578 00	
	334/1	563	463 00	
	334/3	563	543 00	
	229/2	563	914 00	
	346/2	563	755 00	
	332/1	563	335 00	
	226/11	563	7 00	
Neulerchenfeld	449/2	540	41 00	4818 00
	449/1	540	30 00	
	455/1	540	2 00	
	418/1	540	49 00	
	418/2	540	10 00	
	418/3	540	35 00	
	522/1	542	15 00	
	521	542	3636 00	
	46/2	539	1000 00	
Hernals	1/5	1417	865 00	3009 00
	13/1	1417	692 00	
	14/3	1417	108 00	
	14/4	1417	936 00	
	44/9	1415	107 00	
	44/10	1777	130 00	
	44/2	1415	171 00	
Währing	1/10	1567	111 00	5684 00
	8/23	1567	3341 00	
	8/41	1567	1073 00	
	8/24	1567	241 00	
	8/26	1567	86 00	
	8/31	1567	796 00	
	8/32	1567	36 00	
Zusammen . .				18447 00

Wagenpark.

Beilage 5.

a) Pferdebahnwagen.

45 geschlossene Pferdebahnwagen, welche von der Gemeinde Wien aus dem Wagenparke der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft ausgewählt werden.

32 offene Pferdebahnwagen.

b) Sonstige Betriebsmittel.

- 6 Salzfremwagen,
- 1 Lowry,
- 2 Caiffonwagen,
- 21 Schneepflüge,
- 14 Schwerfuhrwerke.

Zusammenstellung

derjenigen Ergänzungen, welche anlässlich der Umwandlung des Straßenbahnnetzes der Neuen Wiener Tramway für den elektrischen Betrieb vorgenommen werden sollen.

1. Zweigeleisige Verbindung der bestehenden Linie der Neuen Wiener Tramway in der Eichenstraße und der zu bauenden städtischen Straßenbahnlinie durch die Breitenfurterstraße zur Meidlinger Hauptstraße nächst der Philadelphia-Brücke.

2. Zweigeleisige Einbindung der Linie der Neuen Wiener Tramway in der Ullmannstraße durch die Stiegegasse in die städtische Straßenbahnlinie Sechshäuserstraße und der letzteren in die Linie der Neuen Wiener Tramway am Mariahilfer-Gürtel, wogegen die doppelgleisige Strecke in der Ullmannstraße und am Sechshäuser-Gürtel von der Stiegegasse bis zur Sechshäuserstraße entfällt.

3. Zweigeleisige Verbindung der städtischen Straßenbahnlinie Josefstädterstraße mit der Linie der Neuen Wiener Tramway in der Neulerchenfelderstraße.

4. Eingeleisige Fortsetzung der Linie der Neuen Wiener Tramway in der Gymnasiumstraße durch die Hasenauerstraße und Hochschulstraße bis zur Hochschule für Bodenkultur, wogegen die zweigeleisige Strecke in der Gymnasiumstraße zwischen der Hasenauer- und der Billrothstraße aufgelassen wird.

5. Zweigeleisige Verbindung der Linie der Neuen Wiener Tramway in der Liechtensteinstraße mit der städtischen Straßenbahnlinie in der Peregringasse durch die Kollingasse, wogegen die zweigeleisige Strecke in der Liechtensteinstraße und Hohenstaufengasse zwischen Kollingasse und Schottenring aufgelassen wird.

6. Stadtseitige Verbindung der Straßenbahnlinie in der Grinzingerstraße mit jener der Heiligenstädterstraße unter gleichzeitiger Auflassung der nach auswärts gerichteten Verbindung dieser beiden Linien.

7. Verlegung der beiderseitigen Geleise in der Hütteldorferstraße von km 2751 (beim Hause Nr. 163) bis zur Einmündung in die Linzerstraße gekuppelt in die Mitte der Straße und Verbindung dieser Linie mit der eingeleisigen städtischen Straßenbahnlinie in der Linzerstraße, wogegen die eingeleisige Strecke der Neuen Wiener Tramway in der Linzerstraße von der Einmündung der Hütteldorferstraße bis zur Bahnhofstraße aufgelassen wird.

8. Errichtung einer eisernen Wartehalle in der Hütteldorferstraße bei der Haltestelle am Ende der Johnstraße.

9. Belassung des Stockgeleises am Neubaugürtel beim Hotel Wimberger und Ausrüstung desselben für den elektrischen Betrieb.

Außerdem noch in Aussicht genommene Minderleistungen.

1. Umbau des am rechtsseitigen Straßenrande auf eigenem Bankette liegenden Doppelgeleises in der Heiligenstädterstraße in der Strecke von der Einmündung der Liechtensteinstraße bis zur Kreuzung mit der Gürtellinie der Stadtbahn in seiner derzeitigen Lage statt der beantragten Verlegung in die Mitte der Straße.

2. Verkürzung der Stockgeleisanlage am Ruzdorferplatz um 80 m Geleiselänge.

3. Auflassung des zweiten Doppelgeleises bei der gegenwärtigen Endstation der Dampftamway am Währinger-Gürtel zwischen der Sternwartestraße und der Marfanogasse.

Beilage 7.

Gemeinderat der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien.

ad Nr. 118 ex 1902

3. 5780 ex 1902.

Bericht des Referenten,

betreffend die Verstadtlung des Straßenbahnnetzes der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft und die Umwandlung dieses Netzes für den elektrischen Betrieb.

Als der Gemeinderat mit dem Beschlusse vom 27. Dezember 1901, § 15142, die Aufnahme des Investitions-Anlehens genehmigte, wurde nicht nur die Übernahme und der Ausbau des Straßenbahnnetzes der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien, sondern auch die Erwerbung anderer Wiener Straßenbahnen und deren Umbau für den elektrischen Betrieb in Aussicht genommen.

Naturgemäß handelt es sich hiebei zunächst um das zweitgrößte Straßenbahnunternehmen im Wiener Gemeindegebiete, die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft.

Die Einlösung dieses Straßenbahnnetzes ist nichts anderes, als die Fortsetzung der begonnenen Verstadtlungsaktion. Durch Eingliederung der Neuen Wiener Tramway in das Bahnnetz der Gemeinde, womit selbstverständlich die Umwandlung für den elektrischen Betrieb verbunden werden muß, werden nicht nur die Vorteile eines einheitlichen Betriebes erzielt und einer unwirtschaftlichen Konkurrenz ein Ende gesetzt, sondern es wird auch einem Teile der Vorortbezirke die Wohltat eines raschen und zeitgemäßen Straßenbahnverkehrs gesichert.

Von Seite der Länderbank, welche einen namhaften Teil der Aktien des Unternehmens besitzt und welche auch die Umgestaltung des Bahnnetzes zum elektrischen Betriebe zu übernehmen bereit ist, wurde der Gemeinde eine Offerte für diese Transaktion überreicht. Über dieselbe haben Verhandlungen stattgefunden, deren Ergebnis das Protokoll vom 30. April 1902 und dessen Beilagen bilden. Nach diesem Protokolle beruht nunmehr das Anbot der Länderbank auf folgender Grundlage:

Es sollen an die Gemeinde übergehen von dem bestehenden Straßenbahnnetze die Betriebsbahnhöfe Meidling und Währing, ferner alle der Gesellschaft gehörigen Grundflächen, auf welchen Geleise der offenen Strecke liegen, dann die Gründe der Gesellschaft am Gürtelspiegel (Fünfhäuser-Gürtel) und zwar auch jene, welche sich wohl in der Verwaltung der Neuen Wiener Tramway befinden, aber den Besitzern der seinerzeit hierfür ausgegebenen Anteilscheine (Zertifikate) gehören, eine Wagenremise in Ottakring, sowie Grundflächen bei der Endstation nächst der Zahnradbahn in Nußdorf und in der Liechtensteinstraße, welche nach der Baulinie zu Straßenzwecken entfallen.

Weiters soll der Gemeinde das bestehende Bahnnetz, ein Teil der Pferdebahnwagen (45 geschlossene und 32 offene), endlich sonstiges Zubehör des Betriebes übergeben werden.

Der Umbau des Bahnnetzes zum elektrischen Betriebe wird in nachstehender Weise erfolgen.

Ungefähr ein Drittel des Oberbaues ist stark genug, daß er auch beim elektrischen Betriebe belassen werden kann, die übrigen Strecken müssen mit neuem Oberbaue versehen werden.

Die Ausrüstung erfolgt fast durchwegs mit Oberleitung, nur für das Stockgeleise in der Mayseberggasse — dessen Auflassung übrigens in Erwägung gezogen wird — ist Unterleitung in Aussicht genommen.

Im Betriebsbahnhof Währing werden die derzeit dem Pferdebetriebe dienenden Gebäude, Wagenhallen und Werkstätten, sowie die Geleise entsprechend umgestaltet. Die Bank hatte ursprünglich auch die Umwandlung des Betriebsbahnhofes Meidling in Aussicht genommen, es ergab sich jedoch, daß der Bahnhof eine für den Betrieb ungünstige Konfiguration besitzt; außerdem hindert er die Eröffnung der Erlgasse, welche quer durch ihn geführt werden soll. Das Stadtbauamt hat daher Studien in der Richtung gemacht, ob es nicht vorteilhafter wäre, den Bahnhof an einer anderen Stelle neu zu erbauen. Ein geeigneter, dem Bürgerspitalfonds gehöriger Grund befindet sich tatsächlich an der Ecke der Altmayer- und Wilhelmgasse im XII. Bezirke; über Aufforderung der Gemeinde hat nun die Bank ihre Offerte dahin ergänzt, daß sie anstatt der Umgestaltung des des Meidlinger Bahnhofes auf dem erwähnten Platze einen neuen Betriebsbahnhof erbauen wird, wofür allerdings eine Aufzahlung in Rechnung gestellt werden mußte. Es sprechen aber für die Herstellung dieses neuen Bahnhofes nicht nur Rücksichten des Betriebes, sondern auch der Umstand, daß die Grundflächen der Meidlinger Remise weit höher im Werte stehen als die Grundflächen an der Ecke der Altmayergasse und daß daher der Betriebsbahnhof Meidling — wenn er auch vorläufig als Reserve noch dem Betriebe dienen wird — in Zukunft mit Vorteil parzelliert werden kann. Ferner wird durch die Erbauung einer neuen Remise an der Altmayergasse eine gegenwärtig wenig und ungünstig verbaute Gegend belebt und der Bautätigkeit eröffnet werden.

Für den Wagenpark liefert die Bank 120 neue Motorwagen und 39 neue Beiwagen, ferner wird sie die von der Gesellschaft zu übergebenden Pferdebahnwagen als Beiwagen zum elektrischen Betriebe ausrüsten.

Ursprünglich sollten anstatt der 39 neuen ebensoviele alte Wagen übernommen und umgestaltet werden; es erwies sich jedoch mit Rücksicht auf die Kosten der Umgestaltung vorteilhafter, auf jene Pferdebahnwagen, welche sich in schlechterem Zustande befinden, keine Ausgaben mehr aufzuwenden, sondern anstatt derselben neue herzustellen zu lassen.

Was den geforderten Kostenbetrag anbelangt, so stellte sich derselbe nach dem ursprünglichen Begehren der Bank, und zwar für das bestehende Netz und für den Umbau zusammen genommen, auf 16,096.993 Kronen. Im Laufe der Verhandlungen gelang es, diesen Betrag auf **15.6 Millionen** zu ermäßigen, worin auch das Entgelt für die Gürtelspiegelgründe inbegriffen ist, die anfänglich in der Offerte nicht enthalten waren. Die Erwerbung dieser Gründe ist — wenn sie auch nicht als Baugründe zu verwerten sind — für die Gemeinde von Vorteil, weil sie ihrer zu Straßen und Gartenzwecken bedarf.

Was den Betrieb anbelangt, so soll die Führung desselben bis Ende 1903 — dem Endtermine der Bauarbeiten — durch die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft als Bevollmächtigte der Gemeinde besorgt werden, so daß die Gemeinde erst das fertiggestellte Straßenbahnnetz zum Betriebe übernimmt. Das Übereinkommen, welches über dieses Vollmachtsverhältnis errichtet werden soll, wird auf denselben Grundsätzen beruhen, welche für die Betriebsführung des bereits konzessionierten städtischen Straßenbahnnetzes durch die Siemens & Halske N.-G. gelten, insbesondere ist der Gemeinde während der Dauer des Betriebes die Verzinsung und Tilgung sämtlicher aus dem Investitionsanlehen für Ankauf und Ausbau des Bahnnetzes ausgegebenen Obligationen, sowie ein weiterer Betrag von 19.000 Kronen jährlich abzuführen, ohne daß ein allfälliges Minderergebnis des Betriebes an diesen Leistungen etwas ändert.

Für alle Verbindlichkeiten der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft aus diesem Bevollmächtigungsvertrage haftet die Länderbank mit der Gesellschaft für ungeteilten Hand.

Der Herr Stadtbaudirektor und der Herr Ober-Stadtbuchhalter haben über diese Offerte ein Gutachten abgegeben, aus welchem sich in der Hauptsache Folgendes ergibt:

Der in Aussicht genommene Wagenpark, desgleichen die Wagenhallen und Werkstätten sind für den Betrieb ausreichend.

Jener Teil des Oberbaues, dessen Belassung in Aussicht genommen wird, ist für den elektrischen Betrieb technisch geeignet.

Die für den Umbau in Anschlag gebrachten Preise sind angemessen.

Mit Rücksicht auf die Einheitlichkeit des Betriebes mußte bedungen werden, daß die Ausrüstung und Ausstattung der Bahnlinien derjenigen ähnlich sei, welche die Siemens & Halske N.-G. für das bereits konzessionierte städtische Straßenbahnnetz ausführt, so daß insbesondere die Fahrzeugbetriebsmittel auch auf dem legerwähnten Netze Verwendung finden können.

Um die neuerworbenen Straßenbahnlinien an das alte Netz anzugliedern und mit demselben in Verbindung zu bringen, ferner auch im Interesse eines günstigeren Betriebes wurden Abänderungen und Ergänzungen an dem Bahnnetze in Aussicht genommen. Dieselben sind in Beilage 6 des Protokolles enthalten und wird hierüber die nähere Vereinbarung im Rahmen der festgesetzten Höchstsumme von 200.000 Kronen noch zu treffen sein.

Über den kaufmännischen Wert des Unternehmens, welcher sich aus dem vom 1. Jänner 1904 an zu erwartenden Reinertrage ergibt, wurde folgende Rechnung aufgestellt:

A. Einnahmen.

Unter Annahme eines durchschnittlichen 5 Minuten-Verkehres — bei der Bau- und Betriebs-Gesellschaft wurde der Berechnung ein 3 Minuten-Verkehr zu Grunde gelegt — wurden die Motorwagen-Kilometer per Jahr mit 3,942.000 ermittelt, ferner wurden als Beiwagen-Kilometer nur 25% der Motorwagen-Kilometer, d. i. 985.500 in Rechnung gestellt, so daß die Gesamtfahrleistung per Jahr wenigstens 4,927.500 Wagenkilometer ausmachen wird.

Diese Ziffer wird voraussichtlich von der Wirklichkeit noch übertroffen werden, weil bereits im letzten Triennium des Betriebes 3-6 Millionen Kilometer per Jahr gefahren wurden.

Die durchschnittliche Einnahme schwankte bei der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft in den Jahren 1895 bis 1900 zwischen 62-74 und 45-81 Heller per Wagenkilometer. Der Berechnung wurde die abgerundete Minimaleinnahme von 46 Heller zu Grunde gelegt, woraus sich die Jahreseinnahme mit 2,266.650 K ergibt.

B. Ausgaben.

a) Betriebs- und Verwaltungskosten.

Bei der Rentabilitätsberechnung für die Übernahme der Straßenbahnen der Bau- und Betriebsgesellschaft sind die Betriebs- und Erhaltungsauslagen mit 50% der Einnahmen veranschlagt worden, somit bei einer Einnahme von 50 Heller per Wagenkilometer mit 25 Hellern. Bei Anwendung desselben Ausgabe-Koeffizienten auf den vorliegenden Fall stellen sich mit Rücksicht auf die geringeren Einnahmen die Betriebsausgaben auf 54% der Einnahmen. Danach ergibt sich für Betriebs- und Erhaltungskosten ein Jahresaufwand von 1,224.000 K.

b) Erneuerungsfonds.

Für die Bildung dieses Fonds kommen in Betracht:

Der Bahnkörper mit zirka 60 Kilometer Geleislänge, der Umbau der Strecken für den elektrischen Betrieb samt den hiebei vorgenommenen Ergänzungen, der gesamte Wagenpark, die Betriebsbahnhöfe ausschließlich des Grundwertes und der Fundamente, endlich die Werkstätten-einrichtung und die Werkzeuge. Nach der Offerte entfällt auf diese Anlagen eine Summe von rund 10.000.000 Kronen.

Mit Rücksicht auf die jetzt vorgenommenen bedeutenden Neuherstellungen sind für die nächsten Jahre wesentliche Nachschaffungen nicht zu erwarten und wird daher die in der ersten Zeit vorgenommene Dotierung des Fonds eine Reserve für spätere Jahre bilden. Demungeachtet wurden wie bei den Straßenbahnen der Bau- und Betriebsgesellschaft auch hier durchschnittlich 2,3 Prozent als Rücklage angenommen, woraus sich ein jährlicher Betrag von 230.000 K ergibt.

c) Wohlfahrtsfonds.

Gegenwärtig ist nur ein kleiner Teil des Personales der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft beim Pensionsinstitute des Verbandes der österreichischen Lokalbahnen versichert, für den weitaus überwiegenden Teil bestehen keine Wohlfahrtsfonds.

Wenn man für die Zukunft dieselbe Belastung annimmt, welche die Bau- und Betriebsgesellschaft für die Wohlfahrtsfonds ihrer Bediensteten zu tragen hatte, so ist bei Annahme eines Standes von 600 Bediensteten ein Jahresbetrag von 67.700 K in Anschlag zu bringen.

C. Ergebnis.

Für die Ermittlung der Betriebsüberschüsse ergibt sich sohin folgende Rechnung:

Einnahmen		2.266.650 K
Ausgaben:		
a) Betriebs- und Erhaltungskosten	1.224.000 K	
b) Erneuerungsfonds	230.000 "	
c) Wohlfahrtsfonds	67.700 "	
Summe der Ausgaben	1.521.700 K	
Es verbleibt demnach ein reiner Betriebsüberschuß von	744.950 "	
welcher bei einem Zinsfuß von 4 Prozent und 90-jähriger Tilgung die Annuität für einen Nominalbetrag von	18.081.000 "	
liefert. Dieser Nominalbetrag entspricht, zum Übernahmesturze von 94½ Prozent berechnet, einem Effektivkapitale von rund	17.087.000 "	
An Abgaben leistet die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft aus den verschiedenen Beträgen und Vereinbarungen gegenwärtig K 19.000 per Jahr. Nachdem die Abgaben größtenteils 1926 aufhören würden, besitzt diese Rente kapitalisiert einen jetzigen Wert von	290.000 "	
welcher von der obigen Summe in Abzug zu bringen ist.		
Der Rest von	16.797.000 K	

bildet den kaufmännischen Wert des Unternehmens.

Die vorstehende Berechnung beweist, daß der Betrag von 15,6 Millionen K, in welchem überdies ein Entgelt von 100.000 K für die Gürtelspiegelgründe enthalten ist, einen angemessenen Preis darstellt.

Es fallen aber noch andere Momente für die Einlösung der Neuen Wiener Tramway in die Waagschale. Die jetzt den Betrieb der Neuen Wiener Tramway belastenden Verwaltungskosten entfallen bei der Vereinigung der Bahnlinien mit dem übrigen Netze der Gemeinde nahezu gänzlich.

Ebenso wenig wird die Gemeinde eine Steuer zu entrichten haben, nachdem ihr bei der Konzessionserteilung die gesetzlich zulässige Steuerfreiheit gewährt werden dürfte. Andererseits ist mit dem fortschreitenden Ausbaue der Vorortebezirke auch auf eine steigende Tendenz der Einnahmen zu rechnen. Die Konzessionen der von der Gesellschaft betriebenen Bahnlinien laufen nur zum Teile im Jahre 1926, meist erst in den Jahren 1934 und 1935 ab. Ein Heimfall- oder Einlösungsrecht besteht nicht. Die Gemeinde müßte also, wenn sie das Straßenbahnnetz nicht erwirbt, noch Jahre hindurch in ihrem Gebiete Straßenbahnen verkehren sehen, welche mit Pferden oder mit Dampf betrieben werden. Ein solcher Zustand wäre einer Großstadt unwürdig. Er wäre aber auch ein offenes Unrecht gegen die Bevölkerung jener Bezirke, welche von den Bahnlinien der Neuen Wiener Tramway durchzogen werden.

Der Referent empfiehlt daher die Anträge des Stadtrates zur Annahme.

Dr. Karl Lueger.

Mit der Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 25. Juli 1902, N.-G.-Bl. Nr. 150, wurde der Gemeinde die Konzession erteilt, die Linien der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft für den elektrischen Betrieb umzubauen und mit elektrischer Kraft zu betreiben. Nachdem hiedurch die Bedingung erfüllt worden war, an welche die Vereinbarungen des Protokolles geknüpft waren, konnten folgende zur Durchführung der Transaktion erforderliche Urkunden vereinbart und ausgefertigt werden:

1. Das Übereinkommen mit der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft wegen Übernahme der zum Straßenbahnnetz gehörigen beweglichen Sachen.

2. Das Übereinkommen über die Erwerbung der von der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft abgetretenen Grundstücke.

3. Das Übereinkommen mit der k. k. priv. Länderbank über die Umwandlung des Straßenbahnnetzes zum elektrischen Betriebe.

4. Das Übereinkommen mit der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft über die Bevollmächtigung zum Betriebe ihres bisherigen Straßenbahnnetzes.

Die unter 1, 3 und 4 bezeichneten Übereinkommen wurden in Form eines Schlußbriefes ausgefertigt.

Der Wortlaut der oberwähnten Urkunden ist unter Weglassung der Beilagen folgender:

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft.

Wien, am 5. August 1902.

An die Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ in Wien.

Sie haben an uns folgenden Schlußbrief gerichtet:

„Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen.“

Wien, am 5. August 1902.

Z. 1800 ex 1902.

V.

An die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft in Wien.

Wir haben uns mit Ihnen auf Grund des Gemeinderatsbeschlusses vom 6. Mai 1902, Z. 5780 und des Stadtratsbeschlusses vom 24. Juli 1902, Z. 9632, über folgendes geeinigt:

§ 1. Wir übernehmen mit dem heutigen Tage Ihr Straßenbahnnetz, welches aus folgenden Linien besteht:

Opernring—Meidling Bahnhof,
Steinbaurgasse—Meidling-Hauptstraße,
Meidling Bahnhof—Sternwartestraße,
Neubaugürtel—Hütteldorf,
Lerchenfeldberggürtel—Dttakring.
Sternwartestraße—Döbling,
Lichtensteinstraße—Sechsschimmelgasse—Gürtel,
Sternwartestraße—Heiligenstädterstraße,
Schottenring—Rufsdorf,
Flügelbahn Grinzingstraße.

Sie übergeben uns mit dem heutigen Tage dieses Straßenbahnnetz samt Wagenpark und sonstigem Zubehör — all dies wie es liegt und steht.

Hiezu gehören insbesondere auch:

- a) Die Wartehallen, Stations-, sowie Expeditions- und Werkzeughütten, laut Beilage 1;
- b) die Wagen und sonstigen Betriebsmittel samt Zubehör, laut Beilage 2; die geschlossenen Pferdebahnwagen werden wir nach unserem Ermessen aus dem Wagenparke Ihrer Gesellschaft auswählen;
- c) alle vorhandenen, dem Betriebe, sowie der Streckenerhaltung und Reinigung dienenden Werkzeugmaschinen, Werkzeuge, Werkstättenutensilien, Geräte und Mobilien, ferner die Uniformen, all dies laut Inventur; die Inventur ist durch unsere beiderseitigen Organe zu errichten;
- d) alle auf den Bau und Betrieb dieser Bahnlinien bezüglichen Pläne und sonstigen Befehle.

Über die uns gleichfalls von Ihnen zu übergebenden Grundstücke und Gebäude wird eine besondere Urkunde errichtet.

Sie haben bereits mit dem 25. Juli 1902 auf sämtliche Konzessionen verzichtet, welche Sie für die eben angeführten Straßenbahnlinien besitzen.

§ 2. Das sonstige Vermögen Ihrer Gesellschaft bleibt zu Ihrer Verfügung; es sind dies insbesondere:

- a) Die Bar- und Effektenbestände;
- b) die Dampflokomotiven und die dazu gehörigen Requiriten, die Pferde und Bespannungsrequiriten, ferner die im Verzeichnisse, Beilage 2, nicht angeführten Wagen;
- c) die Vorräte an Materialien und Reservebestandteilen und
- d) jene Grundstücke und Gebäude, welche nicht nach der im § 1, vorletzter Absatz, erwähnten Urkunde an uns übergehen.

§ 3. Sie überlassen uns sämtliche im § 2 unter b bezeichneten Gegenstände zur unentgeltlichen leihweisen Benützung so lange und in jenem Umfange, als dies für den Pferde- und Dampfbetrieb des Straßenbahnnetzes erforderlich ist.

Hiebei hat uns für die durch den ordentlichen Gebrauch bedingte Abnutzung der Leihgegenstände, daher auch für den hiebei gewöhnlichen Abgang an Pferden keine Haftung zu treffen.

Gingegen haben wir für die Wartung und Fütterung der Pferde, sowie für jene Instandhaltung der Leihgegenstände aufzukommen, welche einer geordneten Betriebsführung entspricht.

Für Ihre Räumlichkeiten, in welchen Pferde und Dampflokomotiven untergebracht sind, haben wir Ihnen keine Benützungsgebühr zu entrichten. Es steht Ihnen hingegen frei, in den Räumlichkeiten, die an uns übergehen, die in Ihrem Eigentume befindlichen Pferde und Lokomotiven insolange unterzubringen, bis Sie dieselben verkauft haben; hiefür haben Sie uns kein Entgelt zu entrichten, wir haften aber auch in keiner Weise für die Pferde und Lokomotiven. Diese Pferde und Lokomotiven sind aber, auch wenn sie noch nicht verkauft sein sollten, aus unseren Räumlichkeiten dann zu entfernen, wenn es die Umgestaltung für den elektrischen Betrieb erfordert. Jedenfalls müssen sie bis Ende 1903 aus unseren Räumlichkeiten entfernt sein.

§ 4. Wir behalten uns vor, in Betreff der Übernahme der Beamten und Bediensteten Ihrer Gesellschaft in jedem einzelnen Falle nach unserem Ermessen zu entscheiden. Diese Entscheidung ist Ihnen bis 1. Juli 1903 bekanntzugeben.

§ 5. Wir treten mit dem heutigen Tage in folgende Ihrer Verträge und Rechtsverhältnisse ein:

1. In Ihr Übereinkommen mit der Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft „System Rigi“ wegen Benützung von Betriebsräumlichkeiten in dem Stationsgebäude „Nußdorf“ der letzterwähnten Gesellschaft gegen einen jährlichen Mietzins von 920 K (Schreiben der Kahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft „System Rigi“ vom 11. Juli 1890, Nr. 574).

2. In Ihr Übereinkommen vom 21. Dezember 1896 mit dem Vereine von Industriellen zur Versicherung gegen körperliche Unfälle für jene Entschädigungen, welche Sie wegen der durch den Betrieb entstandenen Verletzungen oder Tötungen von Passagieren oder Passanten zu leisten haben.

3. In Ihr Übereinkommen mit der n.-ö. Landes-Brandschaden-Versicherungsanstalt wegen Versicherung Ihrer Gebäude und Mobilien gegen Feuerschäden (Schreiben der Anstalt vom 12. Dezember 1900).

In dieses Übereinkommen treten wir jedoch nur insoweit ein, als sich dasselbe auf das an uns übergehende Straßenbahnnetz samt Zubehör bezieht.

4. In Ihr Übereinkommen mit der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen wegen Beförderung eines Anhängewagens dieser Gesellschaft auf der Strecke Meidling-Bahnhof—Operngasse bis Ende 1905 (Schreiben der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen vom 22. Februar und 10. März 1899, Z. 602).

5. In Ihren Vertrag vom 21. August 1894 mit der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien wegen Mitbenützung der Geleise der städtischen Straßenbahnen in der Alserbachstraße im IX. Bezirke gegen ein jährliches Entgelt von 1400 K.

6. In Ihr Übereinkommen mit der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien wegen des gegenseitigen Umsteigerverkehrs (Schlußbrief der Wiener Tramway-Gesellschaft vom 27. Jänner 1898, Nr. 433/670).

7. In Ihr Übereinkommen mit der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien wegen Unterbringung Ihrer Vorspannpferde in der Halle der genannten Gesellschaft im IX. Bezirk, Alferbachstraße (Schreiben der Wiener Tramway-Gesellschaft vom 4. Oktober 1897, Nr. 8110/8513).

8. In Ihr Übereinkommen mit dem k. k. Arar wegen Anbringung eines Fahrplanes an dem Gebäude der k. k. Polizeidirektion gegen einen jährlichen Bestandzins von 10 K (Schreiben der k. k. Diasterialgebäude-Direktion vom 7. Juli 1899, Z. 5395).

9. In Ihr Übereinkommen mit der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft wegen Anbringung einer Tafel mit der Aufschrift „zum Opernring“ an der Einfriedung der Station Meidling gegen einen jährlichen Anerkennungs-zins von 8 K (Revers Ihrer Gesellschaft vom 27. April 1893).

10. In Ihr Übereinkommen mit dem Restaurateur Anton Seywald wegen Benützung eines Expeditionslokales im Hause Nr. 2 Liechtensteinstraße im IX. Bezirke gegen einen Jahres-zins von 240 K.

11. In Ihren Vertrag vom 10. August 1892 mit dem Hauseigentümer Karl Hofmann wegen Benützung von Expeditions- und Warteräumlichkeiten im Hause Nr. 16 Hauptstraße in Hütteldorf gegen einen Jahreszins von 360 K.

12. In Ihr mündlich abgeschlossenes Übereinkommen mit Franz Hauer wegen Miete eines Expeditionslokales im Hause Nr. 50 Eichenstraße im XII. Bezirke gegen einen jährlichen Mietzins von 499 K 20 h.

13. In Ihr mündlich abgeschlossenes Übereinkommen mit Karl Melchart wegen Miete eines Warteraumes im Hause Nr. 172 Hütteldorferstraße im XIII. Bezirke gegen einen Jahreszins von 305 K 20 h.

14. In Ihr mündlich abgeschlossenes Übereinkommen mit Ignaz Färber wegen Miete von Bureau-räumlichkeiten im Hause Nr. 24 am Neubaugürtel im XV. Bezirke gegen einen Jahreszins von 3826 K.

15. In Ihr Übereinkommen mit der Post- und Telegraphen-Direktion wegen Benützung von Telephonverbindungen (Schreiben der k. k. Post- und Telegraphen-Direktion vom 8. November 1898, Nr. 118.296).

16. In Ihr Übereinkommen mit dem praktischen Arzte Dr. Sigmund Barach wegen ärztlicher Untersuchung der neu aufzunehmenden Bediensteten gegen ein Jahrespauschale von 600 K.

17. In Ihr Übereinkommen mit der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien wegen Benützung der Warthalle an der Kreuzung der Schönbrunnerstraße und der Meidlinger Hauptstraße (Schreiben der Bau- und Betriebsgesellschaft vom 16. November 1901, Nr. 12.566).

18. In Ihr Übereinkommen mit der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien wegen Benützung der Kat.-Parzelle 8/23 (C.-Z. 1567) Währing zu Zwecken der Kabellegung für die städtischen Straßenbahnen gegen einen Jahreszins von 2 K (Schreiben der Bau- und Betriebsgesellschaft vom 15. September 1900, Nr. 4756).

19. In Ihr Übereinkommen mit der k. k. Post- und Telegraphen-Direktion wegen Aufstellung einer Telegraphensäule auf der Kat.-Parzelle 188/2 (C.-Z. 563) Fünfhäus gegen einen Jahreszins von 2 K (Schreiben der k. k. Post- und Telegraphen-Direktion vom 22. Februar 1897, Nr. 15.989).

20. In Ihr Übereinkommen mit der k. k. Post- und Telegraphen-Direktion wegen Verlegung von Kabeln auf den Kat.-Parzellen 188/2, 188/3 und 334/1 (C.-Z. 563) Fünfhäus gegen einen Jahreszins von 2 K (Schreiben der k. k. Post- und Telegraphen-Direktion vom 17. März 1896, Nr. 100.774, und Revers der genannten Behörde vom gleichen Datum).

21. In Ihr Übereinkommen mit der Österreichischen Gasbeleuchtungs-Aktiengesellschaft wegen Benützung der Kat.-Parzellen 273, 334/1, 334/3, 186/1, 188/2, 188/6, 188/5, 346/2 und 332/1 Fünfhäus zur Aufstellung von Gasandelabern und deren Zuleitungen, sowie für die Legung von Gasrohrleitungen gegen einen Jahreszins von 10 K (Schreiben der genannten Gesellschaft vom 12. April 1900).

22. In Ihr Übereinkommen mit der Internationalen Elektrizitäts-Gesellschaft wegen Benützung der Kat.-Parzellen 188/2 und 188/5 Fünfhäus* für die Kabellegung zum Westbahnhofe gegen einen Jahreszins von 2 K (Schreiben der genannten Gesellschaft vom 19. Juli 1898, Nr. 7831).

23. In Ihr Übereinkommen mit der Direktion des Wiener k. k. Versuchsamtes wegen Benützung der Kat.-Parzelle 8/23 Währing zur Durchführung eines Kanals gegen einen Jahreszins von 2 K (Schreiben der Direktion des Wiener k. k. Versuchsamtes vom 13. März und 17. Jänner 1900, S. 1545).

24. In Ihr Übereinkommen mit der Imperial-Continental-Gas-Association wegen Benützung der Kat.-Parzellen 521 und 46/2 Neulerchenfeld, ferner 1/5, 13/1, 14/3, 14/4, 44/9, 44/2 und 44/10 Hernals, endlich 8/23 Währing für Gasfandelaber und deren Zuleitungen, sowie für Gasrohrleitungen gegen einen jährlichen Anerkennungs-zins von 15 K (Schreiben der Imperial-Continental-Gas-Association vom 17. September 1900, Nr. 2512, und vom 3. Oktober 1900, Nr. 5955).

25. In Ihr Übereinkommen mit der Allgemeinen Österreichischen Elektrizitäts-Gesellschaft wegen Benützung der Kat.-Parzelle 14/4 Hernals zur Kabeleinlegung gegen einen Jahreszins von 2 K (Schreiben der genannten Gesellschaft vom 25. Mai 1900, Nr. 2969).

26. In Ihren Bestandsvertrag vom 7. Mai 1887 mit der Automatic Weighing Machine Co. Ltd., jetzt Firma S. Leos Nachfolger, wegen Aufstellung von 4 automatischen Waagemaschinen in Ihren Wartehallen gegen einen jährlichen Bestandszins von 160 K.

27. In Ihr Übereinkommen mit Josef Jarosch wegen Benützung der Kat.-Parzelle 46/2 Neulerchenfeld für eine Abzweigung von der Hochquellenleitung zur Bogeneröffnung Nr. 21 der Stadtbahn gegen einen Jahreszins von 2 K (Schreiben des Genannten vom 7. April 1899).

28. In Ihr Übereinkommen mit Albert Loitsch wegen Benützung der Kat.-Parzelle 46/2 Neulerchenfeld für eine Abzweigung vom Gashauptrohre zur Bogeneröffnung Nr. 22 der Stadtbahn gegen einen Jahreszins von 2 K (Schreiben des Genannten vom 12. September 1899).

29. In Ihr Übereinkommen mit der Firma R. Czermak wegen Benützung der Kat.-Parzelle 14/4 Hernals für eine Kanaleinleitung zur Bogeneröffnung Nr. 71 der Stadtbahn gegen einen Jahreszins von 2 K (Schreiben der Firma R. Czermak vom 19. September 1899).

30. In Ihr Übereinkommen mit dem Gastwirte Josef Rathwallner wegen Benützung der Kat.-Parzelle 8/23 Währing für eine Kanaleinleitung zur Bogeneröffnung Nr. 133 der Stadtbahn gegen einen Jahreszins von 2 K (Schreiben des Genannten vom 23. September 1899).

31. In Ihr Übereinkommen mit Salomon Fuchs wegen Benützung der Kat.-Parzelle 14/4 Hernals für eine Kanaleinleitung zur Bogeneröffnung Nr. 52 der Stadtbahn und für eine Gasrohrleitung zur Bogeneröffnung Nr. 51 der Stadtbahn gegen einen Jahreszins von 4 K (Schreiben des Genannten vom 7. Oktober 1899).

32. In Ihr Übereinkommen mit Ludwig Hayer wegen Benützung der Kat.-Parzelle 14/4 Hernals für eine Kanaleinleitung zur Bogeneröffnung Nr. 66 der Stadtbahn gegen einen Jahreszins von 2 K (Schreiben des Genannten vom 31. Oktober 1899).

33. In Ihr Übereinkommen mit Josef Dworschak wegen Benützung der Kat.-Parzelle 14/4 Hernals für eine Gasrohrleitung zur Bogeneröffnung Nr. 54 der Stadtbahn gegen einen Jahreszins von 2 K (Schreiben des Genannten vom 18. November 1899).

34. In Ihr Übereinkommen mit Ladislaus Jarosch wegen Benützung der Kat.-Parzelle 8/23 Währing für eine Kanal- und Gasrohrleitung zur Bogeneröffnung Nr. 139 der Stadtbahn gegen einen Jahreszins von 4 K (Schreiben des Genannten vom 15. Februar und 27. März 1900).

35. In Ihr Übereinkommen mit Wilhelm Hendl wegen Benützung der Kat.-Parzelle 8/23 Währing für eine Abzweigung von der Wientalwasserleitung zur Bogeneröffnung Nr. 137 der Stadtbahn gegen einen Jahreszins von 2 K (Schreiben des Genannten vom 17. Dezember 1900).

36. In Ihr Übereinkommen mit der Deutschen Dampfschifferei-Gesellschaft „Nordsee“ wegen Benützung der Kat.-Parzellen 188/3 und 334/3 Fünfhaus für eine Gas- und Wasserleitung gegen einen Jahreszins von 10 K (Schreiben Ihrer Gesellschaft vom 8. Juli 1899, Nr. 1042 und der Deutschen Dampfschifferei-Gesellschaft „Nordsee“ vom 17. September 1899).

37. In Ihr Übereinkommen mit der Internationalen Eisenbahn-Schlafwagen-Gesellschaft wegen Benützung der Kat.-Parzelle 8/41 Währing für eine Kanaleinleitung zur Bogeneröffnung Nr. 172 der Stadtbahn gegen einen Jahreszins von 2 K (Schreiben der genannten Gesellschaft vom 29. September 1900).

38. In Ihr Übereinkommen mit der Brunnen-Unternehmung „Krondorf“ wegen Anbringung von Ankündigungstafeln auf Ihren Wartehallen Rudorf-Hauptplatz, Währingergürtel, Ecke der Sternwartestraße, Fünfhaus, Ecke der Westbahnstraße und Märzstraße, sowie Arbeitergasse nächst dem Margaretengürtel, gegen eine jährliche Vergütung von 400 K (Schreiben der genannten Unternehmung vom 26. September 1901).

39. In Ihr Übereinkommen mit dem Konsortium für Tabak-Automaten wegen Benützung der Stationsplätze bei den Wartehallen Mariahilferstraße, Ruzsdorf-Marktplatz und verlängerte Dichtensteinststraße gegen einen Jahreszins von 50 K (Schreiben des Konsortiums für Tabak-Automaten vom 12. Juni 1900).

40. In Ihr Übereinkommen mit dem Verkehrsbureau „Courier“ Nagel & Wortmann wegen Verkauf der Abonnementskarten Ihrer Gesellschaft (Schreiben der genannten Unternehmung vom 23. Jänner 1898).

41. In Ihr Übereinkommen mit der Kommandit-Gesellschaft „Automat“ Hartwig & Co. wegen Aufstellung von Automaten auf Stationsplätzen Ihrer Gesellschaft gegen einen Jahreszins von 30 K für jeden Automaten (Schreiben der genannten Gesellschaft vom 18. Jänner 1897).

42. In Ihr Übereinkommen mit Rudolf Wurzer wegen Benützung der Kat.-Parzelle 14/4 Hernalz für eine Kanaleinleitung zur Bogenöffnung Nr. 57 der Stadtbahn gegen einen Jahreszins von 2 K (Schreiben des Genannten vom 10. Oktober 1901).

43. In Ihr mündlich abgeschlossenes Übereinkommen mit der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen wegen Mitbenützung eines Teiles der Kat.-Parzelle 365/2 Unter-Meidling für die Geleiseanlage.

44. In Ihre Übereinkommen wegen Anbringung von Geschäftsanzeigen in Ihren Wagen, insofern dieselben nicht länger als ein Jahr unkündbar sind, ferner in Ihr Übereinkommen mit S. Reichl, S. E. Michelsstätter, der Firma Gärdtner und Knopp, der Singer Manufacturing Co. dem Ludwig Plazer und der Aktiengesellschaft „Merkur“ wegen Anbringung von Geschäftsanzeigen in Ihren Stationen und mit Th. Soini wegen Anbringung einer Geschäftsanzeige in der Wartehalle Westbahn, endlich mit Heinrich Mayer wegen Anbringung eines Flaggenmastes und eines Transparentes in der Station Mariahilf.

Sie werden hinsichtlich jedes einzelnen Vertrages, in welchen wir eintreten, dem anderen Vertragsteile unseren Eintritt zur Kenntnis bringen und die Zustimmung desselben begehren. Sollt die Zustimmung innerhalb eines Monats, von dieser Verständigung an gerechnet, nicht erlangt werden können, so sind Sie berechtigt, den Vertrag durch Kündigung aufzulösen, wenn eine solche zulässig ist. Sie sind jedenfalls gehalten, uns von einer solchen Kündigung sofort die Mitteilung zu machen. Ein Schadenersatzanspruch steht uns aus diesem Anlasse gegen Sie nicht zu.

In alle oben unter 1—44 nicht angeführten Verträge treten wir nicht ein.

§ 6. Sämtliche Forderungen, welche wir und Ihre Gesellschaft aus Anlaß von Grundabtretungen und Geleiseumlegungen, ferner aus Anlaß von Veränderungen am Straßenkörper und Steinlieferungen bis 6. Mai 1902 aneinander zu stellen hatten, werden aufgehoben.

Alle übrigen gegenseitigen Forderungen, darunter auch unsere Forderungen auf Abtretung von Straßengründen, insofern letztere nicht nach der im § 1, vorletzter Absatz, erwähnten Urkunde ohnedies an uns übergehen, bleiben aufrecht, jedoch hat jeder Teil dem anderen binnen 9 Monaten nach der faktischen Übernahme des Straßenbahnnetzes durch uns (§ 10 dieses Übereinkommens) jene Forderungen bekanntzugeben, welche aus den Verträgen und Vereinbarungen stammen, die anlässlich des Baues und Betriebes der übernommenen Straßenbahnlinien zwischen uns oder den ehemaligen Vorortgemeinden einerseits und Ihrer Gesellschaft andererseits abgeschlossen worden sind. Forderungen dieser Art, welche innerhalb der obigen Frist nicht geltend gemacht werden, sind als erloschen anzusehen.

Von dem Zeitpunkte an, in welchen wir das Straßenbahnnetz faktisch übernommen haben (§ 10 dieses Übereinkommens), entfallen die bezeichneten Verträge und Vereinbarungen.

Ihre Gesellschaft verzichtet auf den von Ihnen beanspruchten Ersatz für Altmateriale der Rudolfsbrücke.

§ 7. Sie erklären sich bereit, uns Dampflokomotiven aus Ihrem Bestande zum Preise von 4000 K per Stück zu verkaufen und bleiben mit dieser Offerte bis 31. Dezember 1903 im Worte. Wie viele und welche Lokomotiven wir kaufen, bestimmen wir nach freiem Ermessen.

§ 8. Als Entgelt für Alles, was Sie zufolge dieses Übereinkommens an uns zu leisten haben, ausschließlich der Immobilien, über die laut § 1 eine besondere Urkunde errichtet wird, bezahlen wir Ihnen die Summe von Kronen 6,253.892, d. i. sechs Millionen zweihundertfünfzig dreitausendachtundneunzigzwei.

Dieses Entgelt wird durch Anweisung in bar bei der k. k. privilegierten Österreichischen Länderbank und zwar binnen 14 Tagen von heute an geleistet.

§ 9. Die Kautionen, welche Ihre Gesellschaft bei uns für Ihre Rechte und Verbindlichkeiten aus den die Straßenbahnlinien betreffenden Verträgen erlegt hat, werden Ihnen erfolgt, sobald wir aus diesen Verträgen keine Abgabe mehr zu fordern haben werden.

§ 10. Die faktische Übernahme des Straßenbahnnetzes durch uns erfolgt mit dem heutigen Tage.

§ 11. Auf die Anfechtung dieses Übereinkommens aus dem Titel der Verkürzung über die Hälfte des wahren Wertes wird beiderseits verzichtet.

§ 12. Dieser Schlussbrief und Ihr Gegenbrief genießen nach Artikel V des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, die unbedingte Gebührenfreiheit, wofür wir Ihnen die Gewähr leisten.

Hochachtungsvoll
„Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“
Josef Strobach m. p.

Wir erklären uns mit dem Inhalte dieses Schlussbriefes vollkommen einverstanden.

Hochachtungsvoll
„Neue Wiener Tramway-Gesellschaft“
Lohnstein m. p. Arthur Mayer m. p.

Zufolge Gemeinderatsbeschlusses vom 6. Mai 1902, Z. 5780, übernimmt die Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ vom heutigen Tage an das Straßenbahnnetz der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft und wird dasselbe auf Grund der mit der Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 25. Juli 1902, R.-G.-Bl. Nr. 150, erteilten Konzession zum elektrischen Betriebe umgestaltet.

Soferne dieses Rechtsgeschäft unbewegliche Sachen betrifft, wird zwischen der Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ (zufolge Gemeinderatsbeschlusses vom 6. Mai 1902, Z. 5780, und Stadtratsbeschlusses vom 24. Juli 1902, Z. 9632) einerseits und der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft, XV., Neubaugürtel Nr. 24, andererseits nachstehendes

geschlossen:

Übereinkommen

§ 1. Die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft verkauft an die Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ und diese Firma kauft von der ersteren nachstehende, in Wien gelegene Liegenschaften mit allen darauf befindlichen Gebäuden und Anlagen und zwar:

a) Die Liegenschaften E.-Z. 71, 1192 und 1158 des Grundbuches der Kat.-Gemeinde Untermeidling;

b) die Liegenschaften E.-Z. 1573, 1588 und 1567 des Grundbuches der Kat.-Gemeinde Währing;

c) die Liegenschaft E.-Z. 265 des Grundbuches der Kat.-Gemeinde Ottakring;

d) die Liegenschaft E.-Z. 1409 des IX. Bezirkes;

e) die Liegenschaft E.-Z. 563 und 828 des Grundbuches der Kat.-Gemeinde Fünfhaus;

f) die Liegenschaften E.-Z. 239, 540 und 542 des Grundbuches der Kat.-Gemeinde Neulerchenfeld;

g) die Liegenschaften E.-Z. 1415, 1417 und 1777 des Grundbuches der Kat.-Gemeinde Hernals;

h) die Liegenschaft E.-Z. 623 des Grundbuches der Kat.-Gemeinde Rudsdorf; endlich

i) von der Liegenschaft E.-Z. 158 des Grundbuches der Kat.-Gemeinde Rudsdorf die auf der zuliegenden Situation durch die Buchstaben a b d e f g h i a und d e k l m n o p d umgrenzten Teilflächen der Kat.-Parzellen 368 und 369 im Ausmaße von 799·15 m² und 818·18 m², zusammen also eine Fläche von 1617·33 m².

§ 2. Der Umfang der im § 1 bezeichneten Grundabtretungen richtet sich nach dem Grundbuche.

Die Gesellschaft haftet weder für das Ausmaß, noch für eine bestimmte Beschaffenheit der abgetretenen Grundstücke oder der darauf befindlichen Objekte.

§ 3. Die Gesellschaft räumt der Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ hinsichtlich der Liegenschaft E.-Z. 1193 des Grundbuches Unter-Meidling eine Servitut ein, nach welcher der jeweilige Eigentümer dieser Realität die Benützung der Toreinfahrt des Hauses Dr.-Nr. 30 Meidlinger Hauptstraße zur Zufahrt sowohl mit Straßenbahnwagen als auch mit anderen Fuhrwerken, ferner den Bestand eines Zufahrtsgeleises samt Zubehör in seiner derzeitigen Lage und die zur Erhaltung desselben notwendigen Arbeiten zu dulden hat.

§ 4. Die Abtretung der im § 1 bezeichneten Grundstücke an die Firma „Gemeinde Wien—städtische Straßenbahnen“ erfolgt frei von allen Pfandrechten.

Alle sonstigen Lasten und Eigentumsbeschränkungen, welche auf den abzutretenden Grundstücken grundbücherlich haften, übernimmt die genannte Firma.

Mit dem heutigen Tage werden alle jene Bestandverträge gegenstandslos, welche zwischen der Gemeinde Wien und der Gesellschaft über die Benützung der im § 1 bezeichneten Grundflächen abgeschlossen worden sind.

Die Befriedigung jener Ansprüche, welche den Besitzern von Anteilscheinen (Zertifikaten) auf den Reinerlös der Spiegelgründe am Gürtel zustehen, ist Sache der Gesellschaft.

§ 5. Als Entgelt für die im § 1 bezeichneten Grundabtretungen, sowie für die im § 3 enthaltene Servitutbestellung wurde der Betrag von K 740.000.— (Siebenhundertvierzigtausend Kronen) dergestalt vereinbart, daß hievon der Betrag von K 100.000.— (Hunderttausend Kronen) den Kaufschilling für die sogenannten Spiegelgründe, das ist für die Realitäten Grundbuch Fünfhäus E. 3. 563 und 828 im Gesamtausmaße von 7866 m² bildet.

Dieses gesamte Entgelt wurde am heutigen Tage bezahlt und wird hierüber per contractum quittiert.

§ 6. Die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft erteilt hierdurch ihre ausdrückliche Einwilligung dazu, daß ohne ihr weiteres Einvernehmen ob den nachstehenden Liegenschaften, nämlich:

a) den Liegenschaften E. 3. 71, 1192 und 1158 des Grundbuches der Kat.-Gemeinde Unter-Weidling;

b) den Liegenschaften E. 3. 1573, 1588 und 1567 des Grundbuches der Kat.-Gemeinde Währing;

c) der Liegenschaft E. 3. 265 des Grundbuches der Kat.-Gemeinde Ottakring;

d) der Liegenschaft E. 3. 1409 des IX. Bezirkes;

e) den Liegenschaften E. 3. 563 und 828 des Grundbuches der Kat.-Gemeinde Fünfhäus;

f) den Liegenschaften E. 3. 539, 540 und 542 des Grundbuches der Kat.-Gemeinde Neulerchenfeld;

g) den Liegenschaften E. 3. 1415, 1417 und 1777 des Grundbuches der Kat.-Gemeinde Hernals;

h) der Liegenschaft E. 3. 623 des Grundbuches der Kat.-Gemeinde Rußdorf das Eigentumsrecht zugunsten der Firma „Gemeinde Wien—städtische Straßenbahnen“ grundbücherlich einverleibt werde. Die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft willigt weiters ein, daß von der Liegenschaft E. 3. 158 des Grundbuches der Kat.-Gemeinde Rußdorf die in dem angehefteten Trennungsplane durch die Buchstaben a b d e f g h i a und d e k l m n o p d umgrenzten Teilsflächen der Kat.-Parzellen Nr. 368 und 369 im Ausmaße von 799·15 m² und 818·18 m², zusammen daher eine Fläche von 1617·33 m² abgetrennt, für dieselben eine Einlage eröffnet und auf dieser Einlage das Eigentumsrecht zugunsten der Firma „Gemeinde Wien—städtische Straßenbahnen“ einverleibt werde.

§ 7. Mit dem heutigen Tage tritt die Firma „Gemeinde Wien—städtische Straßenbahnen“ in den physischen Besitz der Realitäten, welche den Gegenstand dieses Übereinkommens bilden samt deren Zubehör.

§ 8. Als Abrechnungstermin für alle Nutzungen und Lasten der abgetretenen Grundflächen und Bauobjekte, sowie Abgaben und sonstige Gebühren gilt der heutige Tag.

Die Gesellschaft leistet dafür Gewähr, daß alle Steuern, Abgaben und sonstige Gebühren, welche aus der Zeit vor dem heutigen Tage auf den abgetretenen Gründen haften, bezahlt werden.

§ 9. Beide Teile verzichten auf die Anfechtung dieses Vertrages wegen allfälliger Verkürzung über die Hälfte des wahren Wertes.

§ 10. Die Kosten der grundbücherlichen Durchführung des Übereinkommens trägt die Firma „Gemeinde Wien—städtische Straßenbahnen“.

Die Auslagen für jene Lösungs- und Freilassungserklärungen, welche die von der Firma „Gemeinde Wien—städtische Straßenbahnen“ nicht übernommenen bürgerlichen Lasten zum Gegenstande haben, trägt die Gesellschaft allein. Dieselbe ist verpflichtet, der genannten Firma diese Lösungs- und Freilassungserklärungen innerhalb 9 Monate nach Unterfertigung dieses Übereinkommens vorzulegen.

Dieses Übereinkommen ist nach Artikel V des Gesetzes vom 31. Dezember 1904, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, stempel- und gebührenfrei.

Sollten wider Erwarten für die Grundabtretungen dennoch Gebühren bemessen werden, so trägt jeder Vertragsteil die Hälfte derselben.

§ 11. Dieser Vertrag wird in zwei Partien ausgefertigt, wovon jeder Vertragsteil eines erhält. Urfund dessen nachstehende Unterschriften.

Wien, am 5. August 1902.

„Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“
Josef Strobach m. p.

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft:
Lohnstein m. p. Arthur Mayer m. p.

Kais. kön. privilegierte österreichische Länderbank.

Wien, am 5. August 1902.

An die Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ in Wien.

Sie haben an uns folgenden Schlußbrief gerichtet:

„Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen.“

3. 1800 ex 1902.

V.

An die kais. kön. privilegierte österreichische Länderbank.

Wien, am 5. August 1902.

Wir übernehmen laut Gemeinderatsbeschlusses vom 6. Mai 1902, Z. 5780, von heute an das uns mit der Kundmachung des k. f. Eisenbahnministeriums vom 25. Juli 1902, R.-G.-Bl. Nr. 150, neu konzessionierte Straßenbahnnetz der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft in unser Eigentum. Ferner übernehmen wir die Umwandlung dieses Bahnnetzes zum elektrischen Betriebe und den Betrieb desselben.

Wir übertragen Ihnen nunmehr in Gemäßheit des oben bezogenen Gemeinderatsbeschlusses und des Stadtratsbeschlusses vom 24. Juli 1902, Z. 9632, die Umwandlung dieses Bahnnetzes zum elektrischen Betriebe auf Grund nachstehender

Bedingnisse:

§ 1. Gegenstand des Übereinkommens.

Sie werden das Straßenbahnnetz und sein Zubehör nach Maßgabe der Bestimmungen und der Beilagen dieses Übereinkommens, insbesondere der technischen Bedingnisse und Baubeschreibungen zur Ausführung bringen. Sofern zur baulichen Ausgestaltung der einzelnen Linien oder Bauobjekte irgend welche geringfügige Einzelheiten fehlen sollten, die zwar in den Baubeschreibungen nicht vorgesehen, aber zur Betriebsfähigkeit notwendig sind, sind Sie verpflichtet, die fehlenden Arbeiten oder Lieferungen zu vollführen; sollten solche in der Baubeschreibung vorgesehene Einzelheiten als überflüssig entfallen, so werden Ihnen andererseits die hierdurch entstehenden Ersparungen von der zu bezahlenden Summe nicht in Abzug gebracht.

Am Ende des Baues muß uns das Straßenbahnnetz samt Zubehör, und zwar nach Maßgabe dieser Bedingnisse vollständig ausgeführt und in tadellos betriebsfähigem Zustande, zur Verfügung stehen.

§ 2. Beilagen des Übereinkommens.

Diesem Übereinkommen werden nachstehende Beilagen angeschlossen:

1. Technische Bedingnisse.
2. Baubeschreibungen für die Umwandlung der Linien und für die übrigen, nicht die Bahnlinien betreffenden Bauarbeiten.
3. Verzeichnis des Wagenparkes und sonstiger Betriebsmittel, welche uns von der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft übergeben werden.
4. Verzeichnis der Ergänzungsarbeiten.
5. Verzeichnis der Speisepunkte.
6. Plan über die Anordnung der Speisepunkte.

Diese Beilagen werden als Bestandteile dieses Übereinkommens erklärt.

§ 3. Behördliche Bewilligungen.

Wir erwerben die zur Umwandlung und zur Inbetriebsetzung der Straßenbahnen samt Wagenpark und sonstigem Zubehör, insbesondere auch zur Erbauung und Benützung der Betriebsbahnhöfe und sonstigen Hochbauten erforderlichen behördlichen Bewilligungen.

Wir werden unseren ganzen Einfluß dahin aufwenden, daß die vorerwähnten Bewilligungen mit möglichst geringer Belastung Ihrer Bank und mit tunlichster Beschleunigung erteilt werden. Wir werden Sie zu allen den Bau betreffenden Verhandlungen mit Behörden einladen.

§ 4. Befolgung der behördlichen Anordnungen und Verfügungen.

Sie sind verpflichtet, sowohl die Bestimmungen der für das Straßenbahnnetz erteilten Konzession vom 25. Juli 1902, R.-G.-Bl. Nr. 150, und der technischen Konzessionsbedingungen, letztere, insofern sie noch während der Baudurchführung ergehen, als auch alle einschlägigen Verfügungen und Entscheidungen, welche nach der Erteilung der Konzession von den Eisenbahnbehörden für den Bau der Straßenbahnlinien erlassen werden, zu beobachten, ferner aber auch alle jene Bedingungen zu erfüllen, welche die im § 3 erwähnten behördlichen Bewilligungen enthalten. Die Bestreitung etwaiger hieraus entstehenden Kosten ist durch § 19 geregelt.

§ 5. Vorlegung und Erledigung der Projekte.

Sie sind verpflichtet, uns rechtzeitig und unentgeltlich alle Behelfe zur Verfügung zu stellen, welcher wir als Konzessionärin zur Erwirkung der im § 3 erwähnten Bewilligungen und zu den erforderlichen Grundeinlösungen bedürfen.

Die zur bürgerlichen Durchführung erforderlichen Grundeinlösungspläne sind binnen sechs Wochen nach unserer Aufforderung vorzulegen.

Die Überreichung der Projekte bei den Eisenbahnbehörden hat durch uns binnen vier Wochen von dem Zeitpunkte an zu geschehen, in dem uns die Pläne und Behelfe, welche diesem Übereinkommen und den gesetzlichen Anforderungen entsprechen, von Ihrer Bank zur Verfügung gestellt worden sind, sofern nicht Hindernisse im Wege stehen, deren Beseitigung nicht in unserer Macht liegt.

Mindestens 14 Tage vor dem Beginne des Baues einer jeden uns konzessionierten Linie sind dem Magistrate die vom straßen- und baupolizeilichen Standpunkte erforderlichen Behelfe zur Genehmigung vorzulegen.

§ 6. Grunderwerbung. Anbringung von Wandhaken für die Oberleitung

Wir werden die zur Erbauung des Betriebsbahnhofes an der Ecke der Nymmergasse und Wilhelmstraße erforderlichen Grundflächen im Ausmaße von ungefähr 7000 m², ferner die zur Umlegung der Geleise etwa nötigen Grundstücke auf unsere Kosten beistellen.

Wir tragen ferner die Kosten für die zur Ausführung der offenen Bahnstrecken notwendige Herstellung oder Rekonstruktion von Brücken, Unterführungen oder Einwölbungen, ferner von Stütz- oder Futtermauern. Wir behalten uns selbstverständlich vor, etwaige andere Interessenten zur Beitragsleistung heranzuziehen. Ferner fallen uns auch die etwa an Dritte für die Benützung von Grundflächen oder Bahn- und Straßenobjekten zu entrichtenden jährlichen Zinse zur Last.

Die etwa notwendige Erwerbung von Grundflächen wird sofort, nachdem Sie die zur Entzignung tauglichen Behelfe vorgelegt haben, von uns durchgeführt werden.

Es ist Ihre Sache, die Zustimmung der Hauseigentümer zur Anbringung von Wandhaken für die elektrische Oberleitung an den Häusern zu erlangen, wobei wir Sie nach Möglichkeit unterstützen werden.

Wir sind bereit, die etwa von den Hauseigentümern aus diesem Anlasse geforderten Erklärungen in derselben Weise auszustellen, wie dies bei den von der Siemens & Halske A.-G., als unserer Bevollmächtigten, betriebenen Straßenbahnen geschieht.

Sollte die Zustimmung von Hauseigentümern unter den bisher üblichen Bedingungen nicht erwirkt werden können, so ist Ihre Bank verpflichtet, ohne weiteres Entgelt anstatt der Wandhaken Maste aufzustellen. Wird die Zustimmung der Hauseigentümer unter solchen Bedingungen nachträglich, jedoch noch während Ihrer Betriebsführung erwirkt, so können Sie während der Zeit der Betriebsführung die Maste durch Wandhaken ersetzen und die Maste für sich verwenden.

§ 7. Qualität der Arbeit. Berücksichtigung der heimischen Industrie.

Die sämtlichen Ihrer Bank obliegenden Arbeiten und Lieferungen sind gemäß den Baubeschreibungen und technischen Bedingungen sachgemäß und nach Art der bisherigen bei dem städtischen Straßenbahnnetz vorgenommenen Bauausführungen zu bewirken.

Das Stadtbauamt hat das Recht, sich über die Güte der Bauausführung und über die Beschaffenheit der Materialien Gewißheit zu verschaffen und die sofortige Beseitigung etwaiger Mängel und Gebrechen, die Beseitigung und Wiederausführung von nicht entsprechend hergestellten Teilen des Baues, ferner die Auswechslung solcher Materialien anzuordnen, welche nicht von guter Qualität sind.

Bei sämtlichen Anschaffungen ist in erster Linie auf die Heranziehung der heimischen und insbesondere der Wiener Arbeit und Erzeugnisse Rücksicht zu nehmen. Nur solche Gegenstände dürfen aus dem Auslande bezogen werden, welche in Wien oder sonst im Inlande nicht in geeigneter Beschaffenheit oder trotz gehöriger Bestellung nicht rechtzeitig innerhalb der vertragsmäßigen Vollendungsfristen oder nur um fünf von Hundert teurer beschafft werden können, als die ausländische Ware zuzüglich Fracht und Zoll loco Wien zu stehen kommen würden.

Im Falle der Nichteinhaltung dieser Verpflichtung tritt die Strafbestimmung des § 26, Absatz 2 ein.

§ 8. Oberbau. Art der Baudurchführung.

Ihre Bank ist nicht verpflichtet, an jenen Geleisen der Bahnlinien, welche bei der Umwandlung belassen werden, eine neue Stofverbindung anzubringen.

Die Arbeiten sind im Rahmen dieses Übereinkommens nach Anordnung und unter Aufsicht des Stadtbauamtes nach Maßgabe der von uns und der Eisenbahnbehörde zu genehmigenden Pläne und zwar mit möglichster Beschleunigung auszuführen. Beim Um- oder Neubau der einzelnen Bahnlinien ist jede Störung des Straßenverkehrs nach Möglichkeit hintanzuhalten.

Sie sind berechtigt, die Gürtelspiegelgründe, welche wir anlässlich der Übernahme des Straßenbahnnetzes von der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft erworben haben, jedoch mit Schonung der heute auf denselben etwa befindlichen Gartenanlagen beim Baue zur Materiallagerung zu benützen.

Notwendige Veränderungen an städtischen Objekten und Anlagen, welche der Geleiselegung im Wege stehen, nimmt Ihre Bank auf eigene Kosten vor, soferne im § 6, Absatz 2, dieses Übereinkommens nichts anderes festgesetzt ist.

Dort, wo wir es für notwendig erachten, können wir solche Veränderungen unter rechtzeitiger Verständigung Ihrer Bank selbst durchführen lassen, wofür Sie uns dann die Selbstkosten zu ersetzen verpflichtet sind.

Sie haben durch entsprechende Vorkehrungen dafür Sorge zu tragen, daß der Betrieb der Straßenbahnlinien auch während der Bauarbeiten aufrecht erhalten werden kann.

§ 9. Pflasterungen.

Auf Bahnstrecken, welche in ungepflasterten Straßen gebaut werden, ist die Geleisezone nur insoweit auszupflastern, als dies in der Baubeschreibung vorgesehen ist. Bei Bahnstrecken, welche in bereits gepflasterten Straßen gebaut werden, sind für durchschnittlich 15% des Gesamtflächenmaßes, welches die Geleisezone des betreffenden Streckenteiles besitzt, neue Mauthausener Würfel in Prima-Qualität beizustellen, während im übrigen das vorhandene Pflastersteinmaterial wieder verwendet wird. Eine über das vorstehende Ausmaß hinausgehende Beistellung neuer Pflastersteine durch die Bank findet nur insoweit statt, als dies in den Baubeschreibungen ausdrücklich angegeben ist. Die Art der Umpflasterung mit dem neuen Materiale ist nach den Weisungen des Stadtbauamtes einzurichten. Das Altmateriale verbleibt uns.

Wird bei der Neuanlage einer Bahnstrecke nach unserem Ermessen eine Regulierung der Höhenlage der Straße notwendig, so tragen Sie die Kosten der Abänderung des Straßenunterbaues innerhalb der Geleisezone.

Die Geleisezone wird bei eingleisigen Strecken mit 2·53 m, bei gekuppelten Doppelgleisen mit 5·06 m und bei sonstigen Doppelgleisen mit 2·53 m für jedes Geleise bestimmt.

§ 10. Elektrische Ausrüstung.

Alle zu erbauenden Bahnlinien werden grundsätzlich mit oberirdischer elektrischer Arbeitsleitung ausgerüstet, für welche das Bügelsystem von Siemens & Halske zur Anwendung zu kommen hat; doch ist unterirdische Stromzuleitung nach dem Systeme Siemens & Halske auf jenen Linien und Bahnstrecken auszuführen, für welche dies in der Baubeschreibung vorgeschrieben ist.

Sämtliche Arbeiten und Lieferungen, welche zum Zwecke des Anschlusses der Speise- und Rückleitungen an die elektrische Bahnausrüstung ausgeführt werden müssen, sind von Ihnen im Einvernehmen mit der Bauleitung der städtischen Elektrizitätswerke nach Maßgabe der Beilage 5 zu bewerkstelligen. Die hierfür erwachsenden Kosten sind Ihrer Bank von uns zur Hälfte zu bezahlen. Der Kostenberechnung sind angemessene Preise zugrunde zu legen.

Wir werden in Bezug auf die Ihnen übertragenen Arbeiten und Lieferungen von jenen Rechten Gebrauch machen, welche wir uns hinsichtlich der Benützung von Patenten und Privilegien der Siemens & Halske A.-G. in dem mit dieser abgeschlossenen Übereinkommen, betreffend den Ausbau des bereits konzeptionierten Straßenbahnnetzes, gesichert haben (§ 11 der Schlußbriefe vom 14. April 1902). Dieses Übereinkommen ist Ihnen bekannt.

Die etwa zu entrichtenden Lizenzgebühren werden Sie auf Ihre Kosten bestreiten.

§ 11. Wagenpark, Werkzeugmaschinen, Werkzeug- und Werkstätten-Utensilien und Uniformen.

Sie haben uns 120 neue, zweiachsige Motorwagen mit freien Lenkachsen und 39 neue, mit Magnetbremsen ausgerüstete Beiwagen zu liefern.

Ferner haben Sie 45 alte Pferdebahnwagen, welche wir aus dem Wagenpark der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft auswählen werden, für den elektrischen Betrieb umzugestalten; diese Wagen bleiben mit Handbremsen ausgerüstet.

Ihre Bank hat ferner zwei neue Montageturmwagen mit zwei Kisten und zwei fahrbaren Schubleitern zu liefern.

Sämtliche Motorwagen müssen nach dem bei den bisherigen städtischen Straßenbahnen angewendeten Systeme derart eingerichtet sein, daß sie durchgehend sowohl die Strecken mit oberirdischer, als auch diejenigen mit unterirdischer Zuleitung befahren können.

Die in der Baubeschreibung (Werkstättenbeschreibung) angeführten Werkzeugmaschinen, Werkzeuge und Werkstätten-Utensilien werden Sie uns liefern.

Ihrer Bank obliegt es auch, uns neue Uniformen für 600 Bedienstete und zwar mit dem Durchschnittsbetrage von 100 Kronen per Mann zu liefern. Eine Zeichnung der neuen Uniformen ist uns vor Bestellung derselben zur Genehmigung vorzulegen.

§ 12. Betriebsbahnhofe, Wartehallen.

Sie haben nach Maßgabe der Baubeschreibung den Betriebsbahnhof Währing umzugestalten und einen neuen Betriebsbahnhof in der Altmayergasse im XII. Bezirke zu erbauen.

Diese Bahnhöfe müssen in betriebsfähigem Zustande nach Maßgabe der Umwandlung der Bahnlinien für den elektrischen Betrieb bereit stehen.

Bei dem Betriebsbahnhofe in der Altmayergasse obliegt Ihnen auch die Herstellung der Trottoirs nach der Bauordnung an sämtlichen Straßenfronten. Eine Kanaleinmündungsgebühr haben Sie für dieses Objekt nicht zu entrichten.

§ 13. Verwendung von Altmateriale.

Das Altmateriale, welches sich bei der Umwandlung der Straßenbahnlinien zum elektrischen Betriebe und bei der Umgestaltung des Betriebsbahnhofes Währing ergibt, bleibt unser Eigentum.

Sie können dieses Altmateriale, insoferne es vom Stadtbauamte nicht als ungeeignet erkannt wird, beim Baue wieder verwenden, ohne hiefür einen Ersatz leisten zu müssen. Das nicht verwendete, von den Bahnlinien stammende Altmateriale haben Sie auf den vom Stadtbauamte zu bezeichnenden, tunlichst nahe gelegenen Lagerplätzen zu hinterlegen. Das nicht verwendete, vom Betriebsbahnhofe Währing stammende Altmateriale haben Sie im Einvernehmen mit dem Stadtbauamte auf unsere Rechnung zu verwerten und uns den Erlös abzuführen.

§ 14. Baufrist.

Alle Ihnen obliegenden Bauausführungen sind bis Ende des Jahres 1903 zu vollenden.

Die Ihrer Bank obliegende Herrichtung und Ergänzung des Wagenparkes, sowie Vollendung, beziehungsweise Neuherstellung der Betriebsbahnhöfe, Werkstätten, Wartehallen und sonstigen Hochbauten hat nach Maßgabe der Umwandlung der Linien stattzufinden.

§ 15. Kollaudierung.

Ihre Gesellschaft wird uns von der Vollendung einer Linie oder Strecke die Anzeige erstatten. Binnen 14 Tagen, von der Erstattung dieser Anzeige an gerechnet, haben wir die Kollaudierung der betreffenden Linie oder Strecke abzuhalten. Bei derselben werden Ihrer Bank alle sich etwa vorfindenden Mängel von uns bekanntgegeben. Sie sind sodann verpflichtet, dieselben unverzüglich und ohne Unterbrechung des Betriebes zu beseitigen und uns die Beseitigung anzuzeigen.

Binnen 14 Tagen nach dieser Anzeige werden wir eine zweite Kollaudierung abhalten und feststellen, ob die Mängel behoben sind.

Erst wenn entweder bei der ersten Kollaudierung die vertragmäßige Ausführung der Linie konstatiert, oder wenn die Behebung der hiebei gerügten Mängel im Sinne der vorstehenden Bestimmungen festgestellt ist, beginnt die im § 16 dieses Übereinkommens festgesetzte Haftungsfrist.

Mit dem Beginne dieser Frist ist Ihre Bank von der Haftung für Gefahr und Zufall enthoben.

Die vorstehenden Bestimmungen finden auf die von Ihnen auszuführenden Gebäude und Geleiseanlagen der Betriebsbahnhöfe, sowie auf die Werkstätten, Wartehallen und sonstigen Hochbauten, ferner auch auf den Wagenpark sinngemäße Anwendung.

§ 16. Umfang der Haftung und Haftzeit.

Ihre Bank übernimmt die Haftung für die tadellos betriebsstüchtige und allen vereinbarten Bedingungen entsprechende Ausführung aller ihr übertragenen Arbeiten und Lieferungen auf die Dauer von 12 Monaten in der Weise, daß alle während dieser Zeit zufolge Verwendung schlechten Materiales oder zufolge schlechter Arbeit auftretenden Mängel oder Gebrechen von ihr auf eigene Kosten behoben werden.

Für Schäden, welche auf höhere Gewalt, unter welche auch ein nicht nachweislich durch Sie verschuldeter Streik fällt, oder auf ein Verschulden dritter, von Ihnen nicht zu vertretender Personen, oder auf Abnutzung durch den ordnungsmäßigen Gebrauch zurückzuführen sind, haftet Ihre Bank nicht.

§ 17. Überprüfung.

Binnen 14 Tagen nach Ablauf der im § 16 festgesetzten Haftzeit findet für jede einzelne Linie oder für jedes einzelne Objekt eine neuerliche Überprüfung unter Ihrer Zuziehung statt, bei welcher die Ihnen auf Grund dieser Haftung etwa zur Last fallenden Auswechslungen, Nacharbeiten und Ausbesserungen festgestellt werden. Diese Arbeiten sind seitens Ihrer Bank sofort in Angriff zu nehmen und spätestens binnen drei Monaten zu beendigen.

Von der erfolgten Beendigung werden Sie uns benachrichtigen; wir werden uns binnen 14 Tagen davon überzeugen, ob die Arbeiten und Lieferungen ordnungsgemäß durchgeführt sind.

§ 18. Ablösung von Bahnbestandteilen.

Wir verpflichten uns nach Beendigung der Bauarbeiten Ihrer Bank von allen dann vorhandenen, für die Umwandlung des Straßenbahnnetzes angeschafften Bestandteilen mit Ausnahme ganzer Wagen rund 10 vom Hundert als Reservebestandteile abzulösen.

Hiefür werden die Kosten von uns besonders beglichen, wobei für die Preise Folgendes zu gelten hat:

- a) Gegenstände fremder Lieferungen darf Ihre Bank nur zu Selbstkosten mehr 5% verrechnen.
- b) Bereits benützte, aber noch verwendbare Bestandteile werden wir in dem Ausmaße, in welchem wir dieselben für unseren Eigenbetrieb benötigen, zum Schätzwerte von Ihnen antaufen, wenn Sie hiemit einverstanden sind.

§ 19. Entgelt.

Als Pauschalentgelt für alle nach diesem Vertrage Ihrer Bank obliegenden Leistungen bezahlen wir einen Betrag von 8,606.108 K, d. i. acht Millionen sechshundertsechstaufend einhundertacht Kronen.

Es bleibt uns vorbehalten, von der Umwandlung des Stockseiles in der Mayseberggasse für den elektrischen Betrieb mit Unterleitung Abstand zu nehmen und unsere Entscheidung hierüber Ihrer Bank bis 1. September 1902 mitzuteilen. In diesem Falle haben Sie uns von dem eben-erwähnten Entgelte einen Teilbetrag von 48.800 K, d. i. vierzigachttausend achthundert Kronen rückzuerbürgen und ist Ihre Bank von uns gegen allfällige aus diesem Anlasse erhobene Ansprüche Dritter klag- und schadlos zu halten.

Das oben festgesetzte Entgelt werden wir binnen 14 Tagen nach Auswechslung der Schlußbriefe in der vollen Höhe an Ihre Bank entrichten. Das Entgelt für die Ergänzungsarbeiten (§ 28) haben wir am 2. Jänner 1904 zu bezahlen.

§ 20. Projektänderungen.

Wir leisten für die Arbeiten und Lieferungen, welche Ihre Bank auf Grund dieses Ueber-einkommens und nach den Beilagen desselben auszuführen hat, keine Aufzahlung auf das im § 19 festgesetzte Entgelt.

Sie haben auch keine Aufzahlungen zu beanspruchen, wenn minder erhebliche Abänderungen der Projekte infolge der örtlichen Verhältnisse oder zum Zwecke der betriebsfähigen Vollendung einer Linie oder Anlage notwendig werden. Sonstige Projektänderungen und Vorkehrungen ist Ihre Bank über unser Verlangen, jedoch nur gegen angemessenes Entgelt, auszuführen verpflichtet.

Soferne an der Kreuzung der Arbeitsleitungen der städtischen Straßenbahnen mit Schwachstromleitungen von der Eisenbahnbehörde Schutzvorkehrungen angeordnet werden, haben Sie dieselben zur Ausführung zu bringen, es sei denn, daß sie von der Post- und Telegraphen-Direktion hergestellt werden oder daß wir selbst sie anderweitig ausführen lassen. Alle hiedurch verursachten Kosten tragen wir. Ausgenommen hievon sind die Auslagen für jene Vorrichtungen, welche in der bisherigen Art und im bisherigen Umfange an den Arbeitsleitungen, Querdrähten und Spanndrähten anzubringen sind; diese Auslagen fallen Ihrer Bank allein zur Last.

Im übrigen haben Sie für Einrichtungen und Vorkehrungen, welche die Eisenbahnbehörden anordnen, in der Regel keine Aufzahlung zu beanspruchen. Ausgenommen hievon sind nur jene Einrichtungen und Vorkehrungen, welche gegenüber den bei den städtischen Straßenbahnen bisher zu gleichen Zwecken angeordneten einen größeren Kostenaufwand verursachen. Auch solche Einrichtungen und Vorkehrungen haben Sie zu bewirken, wenn dieselben kraft der behördlichen Anordnung bis zum Beginne der Haftzeit ausgeführt sein müssen; wir werden jedoch zu dem hiedurch verursachten Mehraufwande vier Fünftel beitragen, während Sie das restliche Fünftel selbst bestreiten.

Sie sind verpflichtet, über unser Verlangen oder über Anordnung der Behörden eine nach dem Projekte als zweigleisig auszuführende Linie oder Strecke eingeleisig herzustellen oder umgekehrt. In diesem Falle erfolgt die gegenseitige Abrechnung und Ausgleichung über die hiedurch entstehenden Mehr- oder Minderkosten auf Grund angemessener Preise.

§ 21. Haftung für Schäden.

Für Schäden, welche Ihrer Bank bei der Bauausführung in Folge der Herstellung, Beseitigung oder des Bestandes solcher Objekte oder Anlagen erwachsen, welche wir im eigenen oder fremden Namen hergestellt haben oder verwalten, tragen wir, beziehungsweise derjenige, in dessen Namen wir handeln, keine Haftung.

Ihre Bank haftet für alle Schäden, welche Objekte oder Anlagen der oben angeführten Art in Folge Ihrer Bauausführung erleiden.

Für alle Ansprüche, welche seitens Dritter aus Anlaß der Bauarbeiten an uns gestellt werden, haben Sie aufzukommen. Zu einem Vergleiche über die Entschädigungsansprüche ist Ihre Zustimmung einzuholen, ein hierüber entstehender Rechtsstreit aber Ihrer Bank zu verkünden; beobachten wir diese Vorschriften nicht, so verlieren wir den Regreß an Ihre Bank.

§ 22. Erteilung von Auskünften.

Sie verpflichten sich, uns jede Auskunft über den Stand und die Art der Bauausführung sofort und nach bestem Wissen zu erteilen.

§ 23. Übertragung der Rechte und Pflichten an Dritte.

Sie dürfen Ihre Rechte und Pflichten aus diesem Übereinkommen ohne unsere Zustimmung nicht an dritte Personen übertragen.

Wir nehmen zur Kenntnis, daß Ihre Bank die elektrische Ausrüstung der Straßenbahnen durch die Aktiengesellschaft „Österreichische Schudertwerke“ als Subunternehmerin ausführen lassen wird; sonstige Subunternehmer werden Sie uns gleichfalls zur Anzeige bringen. Uns gegenüber bleibt jedoch Ihre Bank aus diesem Übereinkommen allein berechtigt und verpflichtet.

§ 24. Sicherheitsbestellung.

Für die Erfüllung der übernommenen Verpflichtungen bestellt Ihre Bank eine Sicherheit im Betrage von 50.000 K.

Dieselbe wird in pupillarischen, bei uns zum Kautionserlage zugelassenen Wertpapieren erlegt.

Die Sicherheit muß, sobald sie von uns in Anspruch genommen wurde, binnen 14 Tagen wieder auf die volle Höhe ergänzt werden.

Die Sicherheit wird ausgefolgt, wenn die Überprüfung hinsichtlich sämtlicher von Ihnen ausgeführter Linien und Objekte stattgefunden hat und wenn Sie Ihren Verpflichtungen aus diesem Übereinkommen vollkommen genügt haben.

§ 25. Überwachung des Baues. Bevollmächtigter.

Die Einhaltung der vertragsmäßigen Verpflichtungen Ihrer Bank wird durch die hiefür von uns bestellten Organe überwacht.

Ihre Bank und deren Vertreter haben den im Rahmen dieses Vertrages ergehenden mündlichen oder schriftlichen Anordnungen des Magistrates und des Stadtbauamtes unweigerlich Folge zu leisten und sind Sie verpflichtet, Bedienstete, welche sich wiederholte Ungehörigkeiten zu Schulden kommen lassen, auf unseren Antrag vom Baue zu entfernen.

Sie haben im Vereine mit der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft, welche wir mit der Führung des Betriebes bis Ende 1903 betraut haben, einen gemeinschaftlichen Bevollmächtigten zu bestellen und uns die Vollmacht desselben einzusenden.

§ 26. Vertragsstrafen. Schadenersatz.

1. Im Falle der Nichterfüllung irgend einer vertragsmäßigen Verbindlichkeit steht uns das Recht zu, über Ihre Bank eine Vertragsstrafe bis zu 300 K für jeden einzelnen Fall zu verhängen.

2. Wenn jedoch bei den von Ihnen vorzunehmenden Anschaffungen die im § 7, vorletzter Absatz dieses Übereinkommens eingegangene Verpflichtung nicht eingehalten wird, kann eine Vertragsstrafe bis zu 5000 Kronen für jeden einzelnen Fall von uns für verfallen erklärt werden.

3. Wenn die begonnenen Umwandlungsarbeiten für eine Bahnstrecke ohne triftige Ursachen unterbrochen werden, kann eine Vertragsstrafe bis zum Höchstbetrage von 30.000 K für jeden einzelnen Fall unter der Bedingung verhängt werden, daß wir die Säumnis gerügt haben, daß seit der Zustellung dieser Klage 14 Tage fruchtlos verstrichen sind und daß einer neuerlichen Aufforderung binnen einer Frist von 8 Tagen nicht Folge geleistet wurde; überdies sind wir in diesem Falle berechtigt, die ausständige Leistung auf Ihre Gefahr und Kosten zu bewirken.

Stellt sich die zur Behebung der Säumnis gegebene Frist nachgewiesenermaßen als unzulänglich dar, so begründet dieses einen Anspruch auf angemessene Fristverlängerung.

4. Im Falle der Überschreitung der im § 14 festgesetzten Vollendungsfrist haben Sie uns ein Pönale von 1000 K für jeden Tag zu bezahlen.

5. Hinsichtlich dieser Vertragsstrafen gelten ferner noch folgende Bestimmungen:

Vor Verhängung einer Strafe sind Erhebungen einzuleiten, welchen Sie beizuziehen sind. Weißt Ihre Bank ihr Nichtverschulden nach, so wird von der Verhängung einer Strafe überhaupt Umgang genommen.

Bei der Verhängung einer Strafe für die unter 1—3 erwähnten Vertragsverletzungen ist billige Rücksicht auf den Grad des Verschuldens und auf die Tragweite des hervorgerufenen Übelstandes zu nehmen. Die Hereinbringung der Vertragsstrafe erfolgt, wenn dieselbe nicht binnen längstens vier Wochen nach Zustellung der Zahlungsaufforderung beglichen oder im Rechtswege angefochten wird, ohne Einholung eines richterlichen Urtheiles durch außergerichtliche Veräußerung von hinterlegten Wertpapieren.

Die Verhängung einer Vertragsstrafe schließt den Anspruch auf einen den Betrag derselben übersteigenden Schadenersatz nicht aus.

Ein durch Sie nicht verschuldeter Streik gilt als höhere Gewalt und werden Sie hiedurch von Ihrer Haftbarkeit in dem Umfange befreit, als dieser Streik nachweislich den Bau behindert hat.

§ 27. Kommissionsgebühren.

Alle Gebühren für kommissionelle Amtshandlungen, welche aus Anlaß der Ihnen übertragenen Bauarbeiten stattfinden, werden wir bestreiten.

§ 28. Ausführung von Ergänzungsarbeiten.

Anlässlich der Umwandlung des Straßenbahnnetzes zum elektrischen Betriebe beabsichtigen wir gemäß Beilage 4 bestehende Anlagen aufzulassen und neue Bahnanlagen zu erbauen, worüber wir uns bis 1. Oktober 1902 erklären werden. Sie übernehmen auch die Ausführung dieser Ergänzungsarbeiten und werden die hiesfür in Anrechnung zu bringenden angemessenen Preise mit uns vereinbaren. Wir dürfen aber aus diesem Anlasse nach Ausgleichung der Mehrerfordernisse mit den erzielten Ersparungen höchstens einen Betrag von 200.000 K zu bezahlen haben.

Auf diese Ergänzungsarbeiten finden, soweit nichts Anderes vereinbart wird, die Bestimmungen dieses Übereinkommens sinngemäße Anwendung, jedoch mit der Abänderung, daß Ihnen die Beistellung der Pflastersteine für die bezeichneten Arbeiten nicht obliegt und daß Sie zur Wiederverwendung des bei den Arbeiten gewonnenen Altmateriales nicht berechtigt sind.

§ 29. Verkürzung über die Hälfte.

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

§ 30. Gebühren.

Alle Verträge, Eingaben und Urkunden, welche sich auf den Bau der städtischen Straßenbahnen nebst Zubehör beziehen, und daher auch dieser Schlußbrief samt Ihrem Gegenbrieft, sind nach Artikel V des Gesetzes vom 31. Dezember 1894 (R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895) unbedingt gebührenfrei, wofür die Gemeinde Wien Ihnen die Gewähr leistet.

§ 31. Entgegenkommen bei der Durchführung des Übereinkommens.

In Bezug auf die Durchführung aller vorstehenden Bestimmungen soll beiderseits in entgegenkommender Weise derart verfahren werden, daß hiebei Schwierigkeiten und Meinungsverschiedenheiten möglichst ausgeschlossen bleiben.

Hochachtungsvoll

„Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“:
Josef Strobach m. p.

Wir erklären uns mit dem Inhalte dieses Schlußbrieftes vollkommen einverstanden.

Hochachtungsvoll

Kais. kön. privilegierte österreichische Länderbank
Lohnstein m. p. pp. Dr. Kuczynski m. p.

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft.

Wien, am 5. August 1902.

An die Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ in Wien.

Sie haben an uns folgenden Schlußbrief gerichtet:

„Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen.“

3. 1800 ex 1902.

Wien, am 5. August 1902.

V.

An die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft in Wien.

Auf Grund des Gemeinderatsbeschlusses vom 6. Mai 1902, 3. 5780 und des Stadtratsbeschlusses vom 24. Juli 1902, 3. 9632, teilen wir Ihnen Folgendes mit:

Wir treffen unter Einem mit Ihnen die Vereinbarung, daß wir vom heutigen Tage an Ihr Straßenbahnnetz übernehmen.

Ferner haben wir mittels der Schlußbriefe vom heutigen Tage der **kais. kön. priv. österr. Länderbank** die Umwandlung dieses Straßenbahnnetzes zum elektrischen Betriebe übertragen.

Wir erteilen Ihnen hiemit die Vollmacht, den **Betrieb** des erwähnten, uns mit der Kundmachung des k. k. Eisenbahn-Ministeriums vom 25. Juli 1902, R.-G.-Bl. 150, neu konzessionierten Straßenbahnnetzes unter den nachstehenden

Bedingungen

in unserem Namen und für unsere Rechnung zu führen.

§ 1. Gegenstand und Dauer des Übereinkommens. Übertragung der Vollmacht an Dritte.

Ihre Gesellschaft führt von heute ab den Betrieb des uns mit der Kundmachung des k. k. Eisenbahn-Ministeriums vom 25. Juli 1902, R.-G.-Bl. Nr. 150 konzessionierten Straßenbahnnetzes als unsere Bevollmächtigte in unserem Namen und für unsere Rechnung bis zum 31. Dezember 1903.

Sie dürfen diese Vollmacht ohne unsere Zustimmung an keine andere physische oder juristische Person übertragen.

§ 2. Beilagen des Übereinkommens.

Diesem Übereinkommen werden nachstehende Beilagen angeschlossen:

1. Fahrpreisbestimmungen.
2. Bestimmungen über die Lieferung und Messung des Stromes.
3. Muster der Betriebsrechnung.
4. Kopie unseres Schlußbriefes an die **kais. kön. priv. österr. Länderbank** samt dessen Beilagen 1—6 (Subbeilagen a—f dieses Übereinkommens).

Die Beilagen 1—3 werden als Bestandteile dieses Übereinkommens erklärt.

§ 3. Behördliche Bewilligungen. Einhaltung der Verträge mit Dritten.

Wir werden die außer der Konzession zum Betriebe der im § 1 bezeichneten Straßenbahnen nötigen behördlichen Bewilligungen erwerben, ohne die Betriebsrechnung mit unseren Kosten zu belasten. Sie haben die hierzu erforderlichen Pläne und Behelfe auf Rechnung des Betriebes beizustellen.

Wir werden diese Bewilligungen mit möglichster Beschleunigung ansuchen und dieses Ansuchen keinesfalls von der Austragung von Meinungsverschiedenheiten abhängig machen; hiedurch wird jedoch der Austragung solcher Meinungsverschiedenheiten für keinen Fall präjudiziert.

Wir werden unseren ganzen Einfluß dahin aufwenden, daß diese Bewilligungen eine möglichst geringe Belastung des Betriebes enthalten.

Wir werden Sie zu allen den Betrieb betreffenden Verhandlungen mit Behörden einladen.

Ihre Gesellschaft ist verpflichtet, sowohl die Bestimmungen der für das Straßenbahnnetz erteilten Konzession und der technischen Konzessionsbedingungen, letzterer, insofern sie noch während Ihrer Betriebsführung ergehen, als auch alle sonstigen auf den Betrieb bezüglichen Vorschriften und Verfügungen der Eisenbahnbehörden genau zu beobachten. Von etwaigen derartigen Verfügungen werden wir Sie rechtzeitig vor Ablauf der Beschwerdefristen verständigen und, wenn Ihnen dieselben nicht begründet erscheinen, die zulässigen Rechtsmittel dagegen ergreifen.

Solche Einrichtungen und Vorkehrungen, welche die Eisenbahnbehörden anordnen, sind in der Regel auf Rechnung des Betriebes zu bestreiten. Ausgenommen hiervon sind nur jene Einrichtungen und Vorkehrungen, welche gegenüber den bisher bei den städtischen Straßenbahnen zu gleichen Zwecken angeordneten einen größeren Kostenaufwand verursachen. Auch solche Einrichtungen

und Vorkehrungen haben Sie zu bewirken, wenn dieselben kraft der behördlichen Anordnung bis zum Ende Ihrer Betriebsführung ausgeführt sein müssen. Sie werden von dem hiedurch verursachten Mehraufwande ein Fünftel auf Rechnung des Betriebes stellen. Die übrigen vier Fünftel werden wir tragen, ohne die Betriebsrechnung damit zu belasten.

Soferne auf Verlangen der Eisenbahnbehörde an den Kreuzungsstellen der Schwachstrom- mit den Starkstromleitungen ganznächtiqe an Stelle halbnächtiger Gasflammen zu brennen haben, werden Sie die dadurch entstehenden Mehrkosten auf Rechnung des Betriebes bestreiten.

Ihre Gesellschaft wird auch alle jene Verträge zu beobachten haben, welche wir zum Zwecke des Betriebes der im § 1 bezeichneten Straßenbahnen über die Benützung von Grundflächen oder Objekten schließen, die in fremdem Eigentume oder in fremder Verwaltung stehen.

Die etwa an Dritte für die Benützung von Grundflächen oder Straßen- und Bahn- Objekten zum Betriebe der Streckengeleise zu entrichtenden jährlichen Zinse werden wir bestreiten, ohne die Betriebsrechnung damit zu belasten.

Sie werden für die Dauer Ihrer Betriebsführung die Verträge zu beobachten haben, in welche wir laut der mit Ihnen abgeschlossenen Übereinkommen in Betreff der Übernahme des Straßenbahnnetzes eintreten. Die aus diesen Verträgen hervorgehenden Rechte werden Sie in unserem Namen ausüben. Jede Abänderung oder Auflösung dieser Verträge, die eine Erschwerung oder höhere Belastung des Betriebes zur Folge hätte, oder neue Vereinbarungen, die zum Wirkungsbereich des Betriebsführers selbst gehören, werden wir nur im Einverständnis mit Ihnen treffen.

Ferner haben Sie beim Betriebe auf den unaufgehaltenen Fortschritt der Bauarbeiten für die Umwandlung des Straßenbahnnetzes entsprechend Bedacht zu nehmen.

§ 4. Straßenbahnnetz und Betriebsmittel.

Zur Führung des Betriebes steht Ihrer Gesellschaft das Straßenbahnnetz samt den Betriebsbahnhöfen, dem Fahrparke und sonstigem Zubehör in jenem Umfange zur Verfügung, in welchem uns dasselbe von Ihnen auf Grund des Übereinkommens in Betreff der Übernahme des Straßenbahnnetzes übergeben wird; ferner stellen wir Ihrer Gesellschaft zu diesem Zwecke alle jene Teile des Straßenbahnnetzes sowie seines Wagenparkes und sonstigen Zubehörs zur Verfügung, welche uns die kais. kön. privilegierte österreichische Länderbank nach den Vereinbarungen über den Ausbau des Straßenbahnnetzes ausführt und beistellt.

Pferde und Spannungsrequisiten, ferner die Dampflokomotiven samt dazu gehörigen Requisiten, endlich die nicht in unser Eigentum übergehenden Pferdebahnwagen überlassen wir Ihnen solange und in jenem Umfange, als dies für den Pferde- und Dampftrieb des Straßenbahnnetzes erforderlich ist. Ihre Gesellschaft hat jedoch hiebei an unserer Stelle jene Verpflichtungen zu erfüllen, welche uns aus dem Titel der leihweisen und unentgeltlichen Benützung dieser Betriebsmittel obliegen.

§ 5. Faktische Übernahme des Betriebes.

Mit dem heutigen Tage erfolgt die faktische Übernahme des Betriebes durch Ihre Gesellschaft als unsere Bevollmächtigte.

§ 6. Erneuerungsfonds. Instandhaltung.

Eine besondere Dotierung eines Erneuerungsfonds hat während der Zeit Ihrer Betriebsführung nicht stattzufinden.

Sie werden die Straßenbahnen samt Wagenpark und sonstigem Zubehör während der Zeit Ihrer Betriebsführung in tadellos betriebstüchtigem Zustande erhalten und alle für solche Instandhaltung notwendigen Ausgaben auf Rechnung des Betriebes bestreiten; dabei haben die etwa notwendigen Ersatzbeschaffungen, sowie die Anschaffung des Erfordernisses an Verbrauchsmaterialien und Reservebestandteilen gleichfalls auf Rechnung des Betriebes zu geschehen.

§ 7. Patente.

Wir werden in Bezug auf das Ihnen zur Betriebsführung übergebene Straßenbahnnetz von jenen Rechten Gebrauch machen, welche wir uns hinsichtlich der Benützung von Patenten und Privilegien der Siemens & Halske A.-G. in dem mit dieser abgeschlossenen Übereinkommen, betreffend den Ausbau des mit der Kundmachung des k. k. Eisenbahn-Ministeriums vom 24. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58, konzessionierten Straßenbahnnetzes, gesichert haben. (§ 11 der Schlußbriefe vom 14. April 1902.) Dieses Übereinkommen ist Ihnen bekannt. Etwaige Lizenzgebühren gehen auf Rechnung des Betriebes.

§ 8. Wagen, Wartehallen.

An den Wagenfenstern oder außen an den Wagen, sowie in und an den Wartehallen dürfen ohne unsere ausdrückliche Zustimmung keine Ankündigungen, Inschriften oder Bilder angebracht werden.

Desgleichen ist auch in den Wartehallen die Anbringung oder Aufstellung von Gegenständen, welche mit dem Betriebe nicht zusammenhängen, nur mit unserer Zustimmung gestattet.

Sie haben für die gehörige Reinhaltung der Wartehallen und Wagen zu sorgen.

§ 9. Güterbeförderung.

Ihr Betrieb soll sich auf die Beförderung von Personen beschränken.

Die Einführung einer Güterbeförderung bleibt einer Vereinbarung mit uns vorbehalten. Es bleibt Ihnen freigestellt, Gegenstände, welche beim Ausbaue, bei der Instandhaltung und beim Betriebe der Bahnlinien zu verführen sind, in einer den allgemeinen Verkehr nicht störenden Weise auf den Schienenwegen zu befördern.

§ 10. Fahrpläne.

Für das Mindestausmaß der Fahrleistungen sind während der Zeit der Betriebsführung durch Ihre Gesellschaft die von der Eisenbahnbehörde genehmigten Fahrpläne für den Winter 1901/1902 und für den Sommer 1902 maßgebend. Auf die Instradierung der Wagen nehmen wir keinen Einfluß.

Im Rahmen dieser Bestimmungen unterliegen die Fahrpläne der Genehmigung der Gemeinde. Über alle dabei beabsichtigten Änderungen der von Ihnen vorgelegten Fahrpläne werden wir Sie vorher einberufen; Fahrplan-Änderungen, welche über die Bestimmungen dieses Übereinkommens hinausgehen, können nur mit Ihrer Zustimmung vorgenommen werden. Mehrleistungen stehen Ihnen jederzeit frei.

Bei der Vorlage und bei der Genehmigung der Fahrpläne sollen die Bedürfnisse des Publikums ebenso berücksichtigt werden, wie die Interessen des zweckentsprechenden Betriebes der Straßenbahnen und der städtischen Elektrizitätswerke.

Die Einhaltung Ihrer Verpflichtungen rücksichtlich des Fahrplanes wird durch beedete städtische Beamte überwacht.

§ 11. Fahrpreise.

Die gegenwärtigen, in der Beilage 1 enthaltenen Fahrpreisbestimmungen haben auch während der Zeit Ihrer Betriebsführung zu gelten, jedoch wird Ihnen das Recht zugestanden, auf jeder für den elektrischen Betrieb umgewandelten Linie an Sonn- und Feiertagen den Minimalfahrpreis von 20 Hellern (unter Gestattung eines einmaligen Wagenwechsels) zu verlangen. Eine weitere Änderung der Fahrpreise kann nur im beiderseitigen Einvernehmen stattfinden. Desgleichen bleibt der gegenwärtige Tarif für Abonnementkarten, welcher uns bekannt ist, aufrecht.

Bezüglich des Übergangsverkehrs von den mit der Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 28. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58, konzessionierten städtischen Straßenbahnlinien auf die von Ihnen in unserem Namen betriebenen Straßenbahnlinien bleiben die bestehenden Vereinbarungen aufrecht.

Wegen eines etwaigen Übergangsverkehrs mit anderen bestehenden oder etwa neu entstehenden Straßenbahnen werden wir im beiderseitigen Einvernehmen vorgehen.

§ 12. Strombezug.

Ihre Gesellschaft hat den elektrischen Strom, welcher nach Maßgabe der fortschreitenden Umwandlung des Straßenbahnnetzes erforderlich ist, aus den städtischen Elektrizitätswerken zu beziehen. Sämtliche Speise- und Rückleitungen werden wir herstellen.

Die Speisepunkte werden im beiderseitigen Einvernehmen festgestellt.

Als Preis für den den städtischen Elektrizitätswerken entnommenen Strom hat Ihre Gesellschaft 15 Heller für die Kilowattstunde, gemessen am Ausgangschaltbrette jeder städtischen Unterstation, auf Rechnung des Betriebes zu entrichten.

Im übrigen gelten für die Lieferung und Messung des Stromes die Bestimmungen der Beilage 2.

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

Wenn der normale Betrieb auf einzelnen Bahnstrecken durch im öffentlichen Interesse erfolgende Bauausführungen, Kanalbauarbeiten u. s. w. unterbrochen wird, ist Ihre Gesellschaft verpflichtet, die erforderlichen Notgeleise mit Kletterweichen zu legen oder, wenn dies nach unserem Ermessen unzulässig sein sollte, an der betreffenden Stelle einen Umsteigedienst ohne Fahrpreiserhöhung einzurichten. Sollten derartige Bauten im Untergrunde der Straße eine Versicherung der Geleise notwendig machen, so hat Ihre Gesellschaft diese Versicherungen auf Rechnung des Betriebes auszuführen.

Vor Anordnung solcher Arbeiten werden wir Sie einberufen.

Die Kosten, welche anlässlich solcher Behinderungen im Betriebe infolge öffentlicher Bauten erwachsen, sind als Betriebsauslagen zu verrechnen.

Im Falle von Privatbauten ist die Umlegung oder Verfrachtung der Geleise dann vorzunehmen, wenn wir hierzu unsere Zustimmung erteilen und der private Bauführer zur Tragung der Kosten bereit ist.

§ 14. Umlegung der Geleise bei Straßenregulierungen.

Die von uns beschlossenen Veränderungen in der Führung oder in der Höhenlage der Straßen dürfen durch den Bestand der Geleise nicht aufgehalten oder behindert werden. Zu diesem Zwecke hat Ihre Gesellschaft die erforderlichen Geleiseumlegungen und Umpflasterungen nach den Angaben des Stadtbauamtes vorzunehmen und die Kosten als Betriebsauslage zu verrechnen.

Wir werden darnach trachten, daß Geleiseumlegungen in größerem Umfange tunlichst vermieden werden.

§ 15. Streckenerhaltung und Reinigung.

Alle Pflasterungen, welche aus Anlaß der Geleiseerhaltung vorgenommen werden, erfolgen durch Sie auf Rechnung des Betriebes.

Sie haben in den gegenwärtigen oder künftigen, in öffentlicher Verwaltung stehenden gepflasterten Straßen bei vorkommenden Pflasterreparaturen die Pflasterfläche beiderseits jeder Schiene sowie deren Unterbettung unter Beistellung der erforderlichen Steine in der verglichenen Breite von 25 cm in gutem Zustande zu erhalten und die zu diesem Zwecke erforderlichen Pflasterarbeiten auch an den anstoßenden Steinen, und zwar bis zu einer weiteren Breite von 20 cm auf Rechnung des Betriebes zu bewirken, wogegen in Straßen, welche mit einem anderen als Steinpflaster versehen sind, Ihnen die Erhaltung einschließlich der Beistellung der erforderlichen Materialien auf je 30 cm beiderseits jeder Schiene auf Rechnung des Betriebes obliegt.

Bei Umpflasterungen der allgemeinen Fahrbahnfläche in einer Breite von 2 m außerhalb der Schienen gemessen oder der ganzen Breite zwischen den äußeren Schienen gehen die Kosten der Pflasterarbeiten nur für die je 25 cm breiten Streifen beiderseits jeder Schiene auf Rechnung des Betriebes.

Hinsichtlich der Ausführung gelten bei Reparaturen und Umpflasterungen folgende besondere Bestimmungen:

Das Pflaster zwischen den Schienen werden Sie herstellen; bei gekuppelten Geleisen werden Sie auch den Raum zwischen den beiden Geleisen pflastern. Bei einfachen Geleisen werden die Bandelpflasterung an den beiden Schienen wir besorgen, bei gekuppelten Geleisen nur die Bandelpflasterung an den äußeren Schienen. Sie haben aber dabei die fallweise notwendige Wiederausfüllung der Seitenräume der Schienen vorzunehmen.

Bezüglich der Konstruktion und Qualität der beiderseits auszuführenden Pflasterungen haben die Bestimmungen der Regulativs für städtische Pflasterungen Anwendung zu finden.

Insofern ein Teil Arbeiten ausführt, welche dem anderen obgelegen wären, erfolgt die Verrechnung auf Grund jener Preise, welche wir mit unseren Unternehmern für die betreffenden Pflasterungsarbeiten vereinbart haben.

Die Haftzeit beträgt bei Steinpflasterungen sowohl für Sie als für uns 6 Monate. Bei nicht gepflasterten Straßen haben Sie durch dieselbe Zeit zu haften, welche wir unserem Unternehmer für die Bandelpflasterung vorgeschrieben haben. Die Haftzeit beginnt am Tage der gemeinsam konstatierten ordnungsmäßigen Herstellung.

In allen vorstehenden Fällen hat jedoch die Haftfrist mit Ablauf jener Haftzeit zu entfallen, welche für den Bau der betreffenden Linie in dem zwischen der kais. kön. priv. österr. Länderbank und uns über den Ausbau des Straßenbahnnetzes abgeschlossenen Übereinkommen festgesetzt ist.

Das bei der Erhaltung des Pflasters durch Ihre Gesellschaft verbleibende Altmateriale ist zu Gunsten des Betriebes zu verrechnen, soweit es die vorerwähnten, an den Schienen liegenden Streifen betrifft.

Bei den Ihnen obliegenden Pflasterherstellungen haben Sie sich allen Ihnen von uns zukommenden Weisungen bezüglich der erforderlichen Ausbesserungen zu fügen und die aufgetragenen Arbeiten ohne Aufschub zu vollziehen, widrigenfalls wir berechtigt sind, diese Arbeiten auf Ihre Gefahr und auf Rechnung des Betriebes selbst herstellen zu lassen; das letztere tritt auch dann ein, wenn Gefahr im Verzuge ist.

Hinsichtlich der Reinigung der Bahnstrecken gelten folgende Bestimmungen:

Sie besorgen die Schneefäuberung in der Geleisezone und haben den Schnee zur Abfuhr nach den Weisungen der hiezu berufenen Gemeindeorgane, jedoch nur seitwärts der Geleisezone anzuhäufen. Dagegen besorgen wir die Abfuhr des Schnees und übernehmen wir die sonstige Reinigung und Bepflanzung der Straßen, beides ohne Belastung der Betriebsrechnung.

Sie haben die Reinigung der Schienenrillen zu besorgen. Der Unrat ist von Ihrer Gesellschaft nach Weisung des Stadtbauamtes anzuhäufen. Das Einstreuen von Salz in die Schienenrillen hat durch entsprechende Vorrichtungen und nur in dem unbedingt notwendigen Maße stattzufinden. Die Abfuhr des Schmutzes aus den Schienenrillen erfolgt durch uns und ist hiefür ein jährlicher Pauschalbetrag von sechshundert Kronen in vierteljährlichen Raten am Ende eines jeden Kalendervierteljahres zu Lasten des Betriebes an uns abzuführen.

Sie haben bei der Säuberung der Schienenrillen jede Verunreinigung der Straße bei sonstiger Vertragsstrafe zu vermeiden.

§ 16. Benützung der Bahnlilien zu anderen Zwecken.

Sollten wir die Benützung der Bahnlilien zur Beförderung von Leichen oder zu anderen öffentlichen Zwecken, zum Beispiel zur Abfuhr von Kehlricht oder Schnee, zum Transporte von Schlachtvieh u. s. w. beabsichtigen, so wird Ihre Gesellschaft über unser Verlangen auf Rechnung des Betriebes die dazu erforderlichen Vorkehrungen treffen, die nötigen Anlagen (Stockgeleise, Weichen etc.) herstellen, sowie den Betrieb selbst übernehmen.

Für alles dieses werden wir ein angemessenes Entgelt leisten, welches als Betriebs-einnahme zu verrechnen ist.

Sollten wir einen derartigen Betrieb ohne Ihre Mitwirkung durchzuführen wollen, so müssen uns die bestehenden Geleise für solche Zwecke zur Verfügung stehen, wobei wir für die Benützung der Geleise zu Gunsten der Betriebsrechnung ein angemessenes Entgelt zu leisten haben. In allen Fällen darf jedoch die Personenbeförderung nicht beeinträchtigt werden.

§ 17. Kreuzung und Mitbenützung der Geleise durch andere Straßenbahnen.

Bezüglich der Mitbenützung der im § 1 bezeichneten Straßenbahnen durch unsere übrigen Straßenbahnen gelten die Bestimmungen, wie sie 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 für städtische Straßenbahnen in Wien und Ihrer Gesellschaft festgelegt sind.

Wir verzichten jedoch auf den in diesen Bestimmungen vorgesehenen Ersatz der Selbstkosten für die Umwandlung der Strecke von der Ecke der Magdalenenstraße und des Getreidemarktes bis zum Opernring zum elektrischen Betriebe.

Dagegen ist der Umbau der Geleise in der Billrothstraße im XIX. Bezirke von der kais. kön. priv. österr. Länderbank auszuführen und obliegen uns diesbezüglich keine weiteren Verpflichtungen.

Mit Rücksicht auf die geänderten Verhältnisse werden wir mit Ihrer Gesellschaft und der Siemens & Halske A.-G. eine entsprechende Vereinbarung zu treffen haben; hiebei soll auch das Pächterverhältnis in der Linzerstraße im XIII. Bezirke neu geregelt werden.

Die Kreuzung und Mitbenützung der Geleise durch andere Bahnunternehmungen kann nur im beiderseitigen Einvernehmen gestattet werden.

§ 18. Dienstkleidung.

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

§ 19. Entlohnung.

Als Entlohnung für den von Ihnen in unserer Vollmacht geführten Betrieb entnehmen Sie sich aus den Einnahmen einen Betrag von zwei Prozent derselben, den Sie auf Rechnung des Betriebes stellen werden.

§ 20. Rechnungslegung.

Ihre Gesellschaft hat uns über den von ihr geführten Betrieb der Straßenbahnen spätestens drei Monate nach Schluß des Kalenderjahres Rechnung zu legen. Für diese Rechnung gelten folgende Grundsätze:

- a) Sie haben aus den Einnahmen alle Ausgaben des Betriebes und der Erhaltung zu entrichten;

- b) Sie führen uns weiters aus den Einnahmen ab: die $4\frac{1}{8}\%$ ige Verzinsungs- und Tilgungsquote des dem Effektivbetrage von 15.6 Millionen Kronen zum Kurse von $94\frac{1}{2}\%$ entsprechenden Nominalbetrages jener Obligationen, welche aus dem Wiener Investitionsanlehen für den Ankauf und die Umwandlung des Straßenbahnnetzes der Neuen Wiener Tramway zur Ausgabe gelangen. Diese Verzinsungs- und Tilgungsquote ist von dem Tage an zu berechnen, an welchem der vorstehende Betrag bei der kais. kön. privilegierten österreichischen Länderbank erlegt wird.

Die für jeden halbjährigen Zahlungstermin nötigen Beträge haben Sie uns 8 Tage vorher in Wien zur Verfügung zu stellen.

- c) Sie führen uns außerdem aus den Einnahmen einen Betrag von 19.000 Kronen pro Jahr ab; für das Jahr 1902 gelangt eine verhältnismäßige Quote dieses Betrages zur Abfuhr.
 d) Sie entnehmen sich aus den Einnahmen die im § 19 angeführte Entlohnung;
 e) Den sonach verbleibenden Überschuß der Einnahmen führen Sie uns als uns gebührenden restlichen Reingewinn aus dem Betriebe sofort nach Anerkennung der Rechnung ab.

Für Ansprüche Dritter aus Schadensfällen sind Sie befugt, die von den Beschädigten beanspruchten Beträge, falls jedoch Ansprüche ohne ziffermäßige Begrenzung angemeldet wurden, einen zur Deckung angemessenen Betrag aus dem Betriebsüberschusse zurückzubehalten.

Sie haben jedoch die betreffenden Rechtsfachen mit möglichster Beschleunigung und unter Anwendung aller hiezu dienlichen Rechtsmittel auszutragen und uns von den zurückbehaltenen Beträgen Zinsen jährlicher 4% vom Tage der Anerkennung der Hauptrechnung bis zu jenem der Verwendung zu vergüten.

Nach Austragung jedes einzelnen Falles ist über den hiefür zurückbehaltenen Teil des Betriebsüberschusses die Ergänzungsrechnung zu pflegen.

Die Betriebsrechnung ist nach Muster Beilage 3 zu führen. Sie sind berechtigt, alle Ausgaben, welche die Verwaltung und Geschäftsführung, sowie die Wahrung der Interessen des Betriebes erfordert, in die Betriebsrechnung einzustellen.

Sie werden den Betrieb nach Ihrem besten Können für uns mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes führen und haften uns demgemäß insbesondere dafür, daß nicht nur die sub a) behandelten Betriebsausgaben stets gedeckt werden, sondern daß uns auch die sub b) und c) behandelten Beträge rechtzeitig und in ihrem vollen Ausmaße zugehen, so daß Sie also für ein allfälliges Minderergebnis des Betriebes aus Eigenem aufzukommen haben.

Im Falle des Auftretens von höherer Gewalt, in welche auch Streiks einzuschließen sind, ist Ihre Gesellschaft insoweit und insoweit von Ihnen in den Punkten b und c enthaltenen Verpflichtungen entbunden, als die höhere Gewalt anhält und auf den Betrieb einwirkt. Dasselbe gilt auch für den Fall, daß ein Stillstand im Bahnbetriebe durch Strommangel aus den städtischen Elektrizitätswerken eintreten sollte.

§ 21. Kontrolle. Bevollmächtigter.

Als Grundsatz für die Kontrolle der Betriebsführung und der Geschäftsgebarung hat zu gelten, daß den städtischen Ämtern die Kontrolle über die Instandhaltung des Straßenbahnnetzes samt Wagenpark und sonstigem Zubehör jederzeit zusteht, und daß es uns stets vorbehalten bleibt, Ihre Betriebsrechnung im Einvernehmen mit Ihnen zu überprüfen.

Sie haben im Vereine mit der kais. kön. priv. österr. Länderbank, welche wir mit der Umwandlung des Straßenbahnnetzes zum elektrischen Betriebe betraut haben, einen gemeinschaftlichen Bevollmächtigten zu bestellen und uns die Vollmacht desselben einzusenden.

§ 22. Rückstellung des Straßenbahnnetzes.

Wenn dieses Vollmachtsverhältnis erlischt, so hat uns Ihre Gesellschaft das Straßenbahnnetz samt Wagenpark und sonstigem Zubehör, so wie es Ihnen nach diesen Bedingungen zur Verfügung gestellt wurde, unter Berücksichtigung der gewöhnlichen Abnutzung, wie sie sich trotz sorgfamer Instandhaltung ergibt, wieder zurückzustellen.

Fehlende Gegenstände sind auf Ihre eigenen Kosten zu ersetzen.

Bei der Rückstellung dürfen sich nicht mehr als 10% des Wagenparkes in Reparatur befinden. Bis zu diesem Ausmaße gehen die Reparaturkosten nicht mehr auf Rechnung Ihrer Betriebsführung; wohl aber wäre dies betreffs jener in Reparatur befindlichen Wagen der Fall, um welche die obige 10%ige Quote überschritten wird.

§ 23. Übernahme von Materialien und Reservebestandteilen.

Wenn wir den Eigenbetrieb übernehmen, lösen wir Ihrer Gesellschaft den Bestand an Verbrauchsmaterialien im Höchstmaß eines einvierteljährigen Bedarfes und die für einen normalen Betrieb üblichen Reservebestandteile, alles dieses von guter Beschaffenheit, zum Ankaufspreise, der aber nicht höher als der Marktpreis zur Zeit der Anschaffung sein darf, ohne Vergütung von Zinsen ab.

Bereits benützte, aber noch verwendbare Bestandteile werden wir zum Schätzwerte von Ihrer Gesellschaft ankaufen, wenn Sie hiemit einverstanden sind.

§ 24. Beamte und Bedienstete.

Wenn wir von Ihrer Gesellschaft Beamte und Bedienstete übernehmen, so werden wir Ihnen dieselben für Ihre Betriebsführung überweisen.

Ihre Gesellschaft hat dann unsere Rechte aus dem Dienstverhältnisse während ihrer Betriebsführung selbständig auszuüben; ebenso üben Sie auch das Recht der Aufnahme und Entlassung solcher Beamten und Bediensteten aus.

Alle Zahlungen, welche im Falle von Entlassungen zu leisten sind, haben Sie auf Rechnung des Betriebes zu tragen.

Über unseren allfälligen Eintritt in solche Verträge, welche Sie mit Beamten und Bediensteten geschlossen haben, und welche über das Ende Ihrer Betriebsführung hinausreichen, werden wir mit Ihnen eine besondere Vereinbarung treffen.

§ 25. Abschluß von Verträgen mit Dritten.

Sie sind nur dann berechtigt, Abmachungen über das Jahr 1903 hinaus abzuschließen, wenn und insoweit wir unser Einverständnis erklären.

§ 26. Schadenersatzansprüche anlässlich des Betriebes der Bahn.

Schäden, welche beim Betriebe der im § 1 bezeichneten Straßenbahnen infolge des Bestandes oder der Beseitigung solcher Objekte oder Anlagen erwachsen, welche wir im eigenen oder fremden Namen hergestellt haben oder verwalten, gehen auf Rechnung des Betriebes.

Ferner sind alle Schäden, welche Objekte oder Anlagen der eben angeführten Art infolge des Bestandes oder der Beseitigung der Bahnen erleiden, auf Rechnung des Betriebes zu ersehen.

Mindereinnahmen, welche aus einer zeitweilig notwendigen Einstellung des Betriebes, zum Beispiel durch Bauherstellungen im öffentlichen Interesse, Truppen-Märsche, öffentliche Feste u. s. w. entstehen, fallen dem Betriebe zur Last.

Alle Ansprüche, welche seitens Dritter aus Anlaß des Betriebes und insbesondere aus Anlaß von Betriebsunfällen etwa gestellt werden, sind auf Rechnung des Betriebes zu befriedigen, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob die hieraus zu leistenden Zahlungen, insbesondere auch etwaige Renten während der Betriebsdauer oder nach Ablauf derselben fällig werden. Sowohl Ihre Gesellschaft als auch wir werden einen Vergleich über die Entschädigung nur im gegenseitigen Einvernehmen abschließen, jedoch räumen wir Ihnen das Recht ein, solche Vergleiche dann ohne Einholung unserer Zustimmung einzugehen, wenn hiedurch der betreffende Schadensfall gänzlich erledigt, der Betrieb aber nicht mit mehr als 3000 K aus diesem Anlasse belastet wird. Sollte über eine Entschädigung ein Rechtsstreit anhängig werden, so hat die Streitverkündung zu erfolgen. Wer diese Vorschriften nicht beobachtet, verliert den Regreß gegen den anderen Teil.

§ 27. Sicherheitsbestellung.

Ihre Gesellschaft bestellt für alle Verbindlichkeiten aus diesem Vollmachtsverhältnisse eine Sicherheit im Betrage von 50.000 K. Dieselbe wird in pupillarsicheren, bei uns zum Kautionserlage zugelassenen Wertpapieren erlegt.

Die Sicherheit muß, sobald sie von uns in Anspruch genommen wurde, binnen 14 Tagen wieder auf die volle Höhe ergänzt werden. Wir werden die Sicherheit zurückstellen innerhalb einer Frist von 14 Tagen, nachdem dieses Vollmachtsverhältnis erloschen ist und Ihre aus demselben stammenden Verpflichtungen erfüllt sind.

§ 28. Vertragsstrafen.

Im Falle der Nichterfüllung irgend einer in diesem Übereinkommen festgesetzten Verbindlichkeit steht uns das Recht zu, über Ihre Gesellschaft eine Vertragsstrafe bis zu 300 K für jeden einzelnen Fall zu verhängen. Die Vertragsstrafe kann die Höhe der ganzen Sicherheit erreichen, falls Ihre Gesellschaft den Betrieb durch mehr als einen Tag gänzlich einstellt. Bei Einstellung des Betriebes auf einer oder mehreren Linien des Bahnnetzes kann die Vertragsstrafe mit jenem Teile der Sicherheit bemessen werden, welcher dem Verhältnisse zwischen dem Umfange der Betriebseinstellung und dem Gesamtbetriebe entspricht.

Sinsichtlich sämtlicher Vertragsstrafen gelten folgende allgemeine Bestimmungen:

Vor Verhängung einer Strafe sind Erhebungen einzuleiten, welchen Sie beizuziehen sind. Erweist Ihre Gesellschaft ihr Nichtverschulden, so wird von der Verhängung einer Strafe Umgang genommen.

Bei der Verhängung jeder Strafe ist billig Rücksicht auf den Grad des Verschuldens und auf die Tragweite des hervorgerufenen Übelstandes zu nehmen; es gilt insbesondere hiebei als mildernder Umstand, wenn die Vertragsverletzung durch eine absichtliche Pflichtwidrigkeit des Betriebspersonales herbeigeführt worden ist.

Die Hereinbringung der Vertragsstrafe erfolgt, wenn dieselbe nicht binnen längstens 4 Wochen nach Zustellung der Zahlungsaufforderung beglichen oder im Rechtswege angefochten wird, ohne Einholung eines richterlichen Urteiles durch außergerichtliche Veräußerung von hinterlegten Wertpapieren oder durch Ausübung der Rechte aus den Wechseln nach Maßgabe des Strafbetrages.

Ein durch Sie nicht verschuldeter Streik gilt als höhere Gewalt und werden Sie hiedurch von Ihrer Haftbarkeit in dem Umfange befreit, als dieser Streik nachweislich den Betrieb behindert hat.

Die etwa verhängten Vertragsstrafen dürfen nicht auf Rechnung des Betriebes gestellt werden.

§ 29. Kommissionsgebühren.

Alle Gebühren für kommissionelle Amtshandlungen, welche aus Anlaß des Betriebes der Straßenbahnen stattfinden, werden wir bestreiten, ohne die Betriebsrechnung zu belasten.

§ 30. Gebühren.

Alle Verträge, Eingaben und Urkunden, welche sich auf den Betrieb der städtischen Straßenbahnen nebst Zubehör beziehen, daher auch dieser Schlußbrief und Ihr Gegenbrief sind nach Artikel V des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, N.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, unbedingt gebührenfrei, wofür wir Ihnen die Gewähr leisten.

§ 31. Verkürzung über die Hälfte.

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

§ 32. Entgegenkommen bei der Durchführung des Übereinkommens.

In Bezug auf die Durchführung aller vorstehenden Bestimmungen soll beiderseits in entgegenkommender Weise derart verfahren werden, daß hiebei Schwierigkeiten und Meinungsverschiedenheiten möglichst ausgeschlossen bleiben.

Hochachtungsvoll

„Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“
Josef Strobach m. p.

Wir erklären uns mit dem Inhalte dieses Schlußbriefes vollkommen einverstanden.

Hochachtungsvoll

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft
Lohnstein m. p. Arthur Mayer m. p.

Auf Grund des Gemeinderatsbeschlusses vom 27. Mai, Z. 6362, wurde ein Verbot des Ausspuckens auf den Fußböden der städtischen Straßenbahnwagen erlassen.

Vom 1. Juli 1902 an wurden die von der Siemens & Halske N.-G. betriebenen städtischen Straßenbahnen auf Grund der Bestimmungen des § 4 des Unfallversicherungsgesetzes vom 28. Dezember 1887, N.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, aus der Unfallversicherungs-Anstalt ausgeschieden und übernahm die Gemeinde die Versicherung der Bediensteten gegen Unfälle unter denselben Modalitäten, welche bezüglich der übrigen Gemeindebetriebe gelten.

Mit dem Stadtratsbeschlusse vom 15. Oktober, Z. 12.237, wurde ein Übereinkommen zwischen den beiden betriebsführenden Unternehmungen der städtischen Straßenbahnen, der Siemens & Halske N.-G. und der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft i. L. genehmigt, welches die wechselseitige Mitbenützung verschiedener Teilstrecken der städtischen Straßenbahnen zum Gegenstande hatte.

Mit dem Gemeinderatsbeschlusse vom 14. Oktober wurde im Zusammenhange hiemit die Auflassung des Stockgeleises in der Mayseberggasse beschlossen, weil der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft i. L. in dem Pécage-Übereinkommen die Mitbenützung der Teilstrecke Tegetthoffstraße—Neuer Markt der städtischen Straßenbahnen zugestanden worden war und ihre Wagen somit bis auf den Neuen Markt verkehren konnten. Dadurch entfielen die Kosten für die Umwandlung des oberwähnten Stockgeleises zum elektrischen Betriebe.

Die Gemeinde Wien beabsichtigte im Einvernehmen mit der Siemens & Halske N.=G. Ankündigungen an den Stirn- und Mittelwandfenstern, sowie an den Fenstern der Lüftungsaufsätze der städtischen Straßenbahnwagen, ferner auf der Rückseite der Fahrscheine anzubringen und dadurch den Ertrag der Straßenbahnen zu erhöhen. Mit dem Statthaltereierlasse vom 16. Oktober, B. 94.810, erhielt die Gemeinde die Konzession für dieses Ankündigungsgeschäft, mit welchem jedoch im Berichtsjahre nicht begonnen wurde.

Bei der Übernahme des Straßenbahnnetzes der Bau- und Betriebs-Gesellschaft waren dieser unter anderem auch das Verwaltungsgebäude, IV., Favoritenstraße Nr. 9, ferner einige Realitäten bei der Hernalser Remise und das Kabelnetz verblieben, welches zur Versorgung der städtischen Straßenbahnen mit elektrischer Energie aus der Zentrale der Allgemeinen österreichischen Elektrizitäts-Gesellschaft gedient hatte. Nachdem die Gemeinde eines Verwaltungsgebäudes bedurfte, fanden mit der Gesellschaft Verhandlungen statt, welche zu einem im Protokolle vom 3. Dezember 1902 niedergelegten Übereinkommen führten. Hierdurch gelangte die Gemeinde in den Besitz des erwähnten Verwaltungsgebäudes, der Häuser Nr. 83 und 85 Wattgasse, Nr. 87 Rößergasse und einer Baustelle bei der Hernalser Remise, endlich auch des Kabelnetzes gegen einen Pauschalpreis von 1,800.000 K. Diese Transaktion wurde vom Gemeinderate mit dem Beschlusse vom 12. Dezember genehmigt.

2. Umwandlung, bezw. Neubau von Straßenbahnlinien.

a) Umwandlung bestehender Linien des ehemaligen Wiener Tramwaynetzes für den elektrischen Betrieb mit Oberleitung.

Diese Umwandlung erfolgte im Berichtsjahre bei folgenden Linien:

1. Währingerstraße—Pöbleinsdorferstraße vom Schottenring bis zur Türken-schanzstraße. Betriebsöffnung am 3. Jänner. Streckenlänge 2·320 km.

2. Nußdorferstraße—Döblinger Hauptstraße von der Mjerbachstraße bis Kasino Bögernitz. Betriebsöffnung am 3. Jänner. Streckenlänge 2·201 km.

3. Schulgasse—Kreuzgasse von der Währingerstraße bis zum Betriebsbahnhofe „Währing—Kreuzgasse“. Betriebsöffnung am 3. Jänner. Streckenlänge 1·632 km.

4. Wienstraße—Schönbrunnerstraße—Winkelmanstraße von der Wiedener Hauptstraße bis zum Betriebsbahnhofe „Wien-Kai“. Betriebsöffnung am 29. Jänner. Streckenlänge 4·699 km.

b) Umwandlung bestehender Linien für den elektrischen Betrieb mit Unterleitung.

1. Ringstraße vom Franz Josefs-Kai bis zum Schottentor samt den dazu gehörigen Einbindungskurven der Radiallinien. Betriebsöffnung am 10. Jänner. Streckenlänge 0·815 km.

c) Auf Grund des Bau- und Betriebsvertrages mit der Bau- und Betriebs-Gesellschaft neugebaute Oberleitungsstrecken.

1. Genthgasse—Gersthofersstraße—Pögleinsdorferstraße von der Türkenchanzstraße bis zur Schafberggasse. Betriebseröffnung am 3. Jänner. Streckenlänge 2·510 km.

2. Siebensterngasse—Westbahnstraße. Betriebseröffnung am 10. Jänner. Streckenlänge 1·092 km.

3. Johannesgasse—Heumarkt von der Stadtbahnstation Stadtpark bis zur Invalidenstraße. Betriebseröffnung am 26. Jänner 1902. Streckenlänge 0·537 km.

4. Pragerstraße—Franzensbrückenstraße von der Radekystraße bis zum Praterstern. Betriebseröffnung am 26. Jänner. Streckenlänge 0·779 km.

5. Maroltingergasse von der Thaliastraße bis zur Herbststraße. Betriebseröffnung am 26. April. Streckenlänge 0·425 km.

6. Sechshauferstraße von der Gumpendorferstraße bis zur Hadikgasse. Betriebseröffnung am 24. Juni. Streckenlänge 2·170 km.

7. Obere Augartenstraße—Klosterneuburgerstraße von der Unteren Augartenstraße bis zum Wenzelsplatz. Betriebseröffnung am 26. Juli. Streckenlänge 1·646 km.

d) Neugebaute Unterleitungsstrecken auf Grund des Bau- und Betriebsvertrages mit der Bau- und Betriebs-Gesellschaft.

1. Lothringerstraße—Johannesgasse von der Sezession bis zur Stadtbahnstation Stadtpark. Betriebseröffnung am 26. Jänner. Streckenlänge 1·175 km.

2. Neuer Markt—Operngasse bis zur Friedrichstraße. Betriebseröffnung am 2. Februar. Streckenlänge 0·747 km.

e) Neugebaute Oberleitungsstrecken auf Grund des Bau- und Betriebsvertrages mit der Siemens & Halske A.=G.

1. Himbergerstraße vom Landgut bis zur Schleiergasse. Betriebseröffnung am 11. Juli. Streckenlänge 0·390 km.

2. Pinzerstraße von der Mariahilferstraße bis zur Johnstraße. Betriebseröffnung am 31. Juli. Streckenlänge 0·685 km.

3. Schönbrunner Hofallee von der Penzingerstraße bis zur Pinzerstraße. Betriebseröffnung am 31. Juli. Streckenlänge 0·310 km.

4. Billrothstraße—Grinzingerallee von der Döblinger Hauptstraße bis zur Himmelfstraße. Betriebseröffnung am 31. August. Streckenlänge 2·966 km.

5. Marxergasse vom Ring bis zur Rafumofskygasse. Betriebseröffnung am 21. September. Streckenlänge 1·055 km.

6. Ausstellungsstraße vom Lagerhaus bis zur Engerthstraße. Betriebseröffnung am 21. September. Streckenlänge 0·452 km.

7. Zentralfriedhof II. bis III. Tor. Betriebseröffnung am 20. Oktober. Streckenlänge 0·709 km.

8. Triefersstraße. Betriebseröffnung am 30. November. Streckenlänge 1·082 km.

9. Schlachthausgasse von der Landstraße Hauptstraße bis zur Erdbergstraße. Betriebseröffnung nur für Betriebszwecke am 20. November. Streckenlänge 0·823 km.

10. Herbststraße—Gablengasse—Neumayergasse. Betriebseröffnung am 31. Dezember. Streckenlänge 1·225 km.

11. Panikengasse von der Herbststraße bis zur Festgasse. Betriebseröffnung am 31. Dezember. Streckenlänge 0·460 km.

12. Siebingerstraße. Betriebseröffnung am 31. Dezember. Streckenlänge 1·640 km.

f) Neu-, beziehungsweise umgebaute Unterleitungsstrecken auf Grund des Bau- und Betriebsvertrages mit der Siemens & Halske A.-G.

1. Geleiseschleife beim Schottentore. Betriebseröffnung am 1. Mai. Streckenlänge 0·292 km.

2. Stockgeleise Wipplingerstraße. Betriebseröffnung am 26. Juli. Streckenlänge 0·206 km.

g) Außer den vertragsmäßig zu bauenden Linien wurde noch seitens der Bau- und Betriebs-Gesellschaft die Straßenbahnstrecke durch die Viriotgasse ausgeführt. Dieselbe wurde am 8. Jänner eröffnet und besitzt eine Streckenlänge von 0·172 km. Weiters wurde an die Stockgeleisanlage vor dem Südbahnhofe seitens der Siemens & Halske A.-G. ein drittes Geleise angeschlossen, welches am 19. September dem Verkehre übergeben wurde.

Im Bau begriffen waren am Ende des Berichtsjahres die Linien: Linzerstraße von der Johustraße bis zur Hüttelbergstraße und Reingasse—Breitenseerstraße—Puttengasse, sowie die Geleiseschleifenanlage beim Betriebsbahnhofe Erdberg und das zweite Geleise im unteren Teile der Erdbergstraße.

Außer den angeführten Neuherstellungen wurden noch verschiedene kleinere und größere Änderungen an den Geleiseanlagen und größere Rekonstruktionen durchgeführt. Erwähnenswert von letzteren sind die Auswechslungen der Geleise in der Gumpendorferstraße, Mariahilferstraße und Jörgerstraße, bei welchen auch durchwegs Schienen von 175 mm Höhe (neues Profil) verlegt wurden.

Bezüglich der im Jahre 1903 zu erbauenden Linie nach Kaiser-Ebersdorf wurde zufolge Gemeinderatsbeschlusses vom 30. September, Pr.-Z. 11.682, bestimmt, daß dieselbe von der Simmeringer Hauptstraße nächst der Kirche abzweigend durch die Kaiser-Ebersdorferstraße zu führen sei.

Die Linie durch die Schulgasse, Semperstraße und Kutschergasse bis zur Kreuzgasse wurde auf Grund des Stadtratsbeschlusses von 15. Oktober, M.-Z. 3907, aufgegeben; dafür wurden bei der Kreuzung der Währingerstraße mit der Gürtelstraße und bei Einmündung der Kreuzgasse in den Gürtel, Einbindungen in die Gürtellinie der ehemaligen Neuen Wiener Tramway hergestellt.

Betreffs der Linie von der Kaiser-Josefbrücke durch die Schüttelstraße und Valeriestraße bis zur Wittelsbachstraße wurde mit Stadtratsbeschluss vom 19. Dezember bestimmt, daß die Linie nicht durch die Valeriestraße, sondern durch die Schüttelstraße bis zur Sofienbrücke zu führen sei.

Die Umwandlung des Pferdebahnnetzes der Neuen Wiener Tramway für den elektrischen Betrieb wurde nach Abschluß des Übereinkommens sofort in Angriff genommen und zum größeren Teile fertiggestellt. Von den vertragsmäßig in Aussicht genommenen Betriebsbahnhöfen wurde jener in der Altmahergasse nahezu fertiggestellt.

3. Streckenausrüstung.

Die Straßenbahnlinien wurden den Verträgen entsprechend, teils mit Unterleitung, teils mit Oberleitung ausgeführt. Die nachfolgenden Abbildungen geben ein Bild dieser verschiedenen Typen der Ausrüstung. Auf den Strecken Eschenbachgasse vom Getreidemarkt bis Opernring und verlängerte Rüntnerstraße von der evangelischen Schule bis Ring wurde mit Genehmigung des Stadtrates (Beschluss vom 20. November) die Oberleitung belassen, um bei den Pendelwägen das Umschalten zu vermeiden.

Auf dem Schwarzenbergplatze wurde anlässlich des Allerheiligenverkehrs zum Zentralfriedhofe für die Zeit vom 25. Oktober bis 10. November eine provisorische Oberleitung hergestellt, um dadurch eine größere Strecke zu schaffen, auf welcher gleichzeitig mehrere Wagen umschalten können. Unter einem wurde auch auf dem Schwarzenbergplatze eine Fernsprechstelle für Straßenbahnzwecke errichtet.

4. Stromlieferung.

Die Lieferung des für den elektrischen Betrieb erforderlichen Stromes besorgte bis 8. April ausschließlich die Allgemeine österreichische Elektrizitäts-Gesellschaft. Von diesem Zeitpunkte an wurde der für den Betrieb der einzelnen Linien der städtischen Straßenbahnen erforderliche Strom unter sukzessivem Anschlusse der einzelnen Speisepunkte durch die städtischen Elektrizitätswerke übernommen. Vom 8. Oktober an konnte die Stromversorgung ausschließlich aus dem städtischen Werke stattfinden.

5. Betriebsbahnhöfe.

1. Rudolfsheim. — Die in diesem Bahnhofe zu erbauende neue Wagenhalle wurde in Angriff genommen und war im Dezember noch im Bau. Statt der für diese Halle projektierten Schiebebühne wurde die Ausführung einer entsprechenden Geleiseanlage vor der Halle angeordnet, die zu rekonstruierende Halle war bereits im Vorjahre fertig und wurde im Berichtsjahre dem Betriebe übergeben.

2. Erdberg. — Sowohl die bereits im Jahre 1901 vollendete Halle II, als auch die Geleiseanlage innerhalb dieses Bahnhofes, welche erst im laufenden Jahre hergestellt wurde, sind im Berichtsjahre dem Betriebe übergeben worden.

Der Bau des Verwaltungsgebäudes dieses Bahnhofes wurde begonnen.

3. Ottakring. — Auch in diesem Bahnhofe wurde der Bau des Verwaltungsgebäudes in Angriff genommen.

4. Vorgartenstraße. — Die durch Adaptierung der Stallungen neu herzustellende Wagenhalle wurde mit Ausnahme der im Innern des Hochheberaumes und der Werkstätte auszuführenden Herstellungen samt Anbauten und Zufahrtsgeleisen im Berichtsjahre vollendet. In der alten Halle wurden im vorderen, gegen die Walcherstraße gelegenen Teile zwei neue, 50 m lange Revisionsgruben hergestellt und die Schiebebühne verkürzt.

5. Grinzing. — Die Halle A wurde samt Geleiseanlage fertiggestellt und dem Betriebe übergeben. Die Halle B wurde in Angriff genommen und war am Ende des Berichtsjahres noch im Bau.

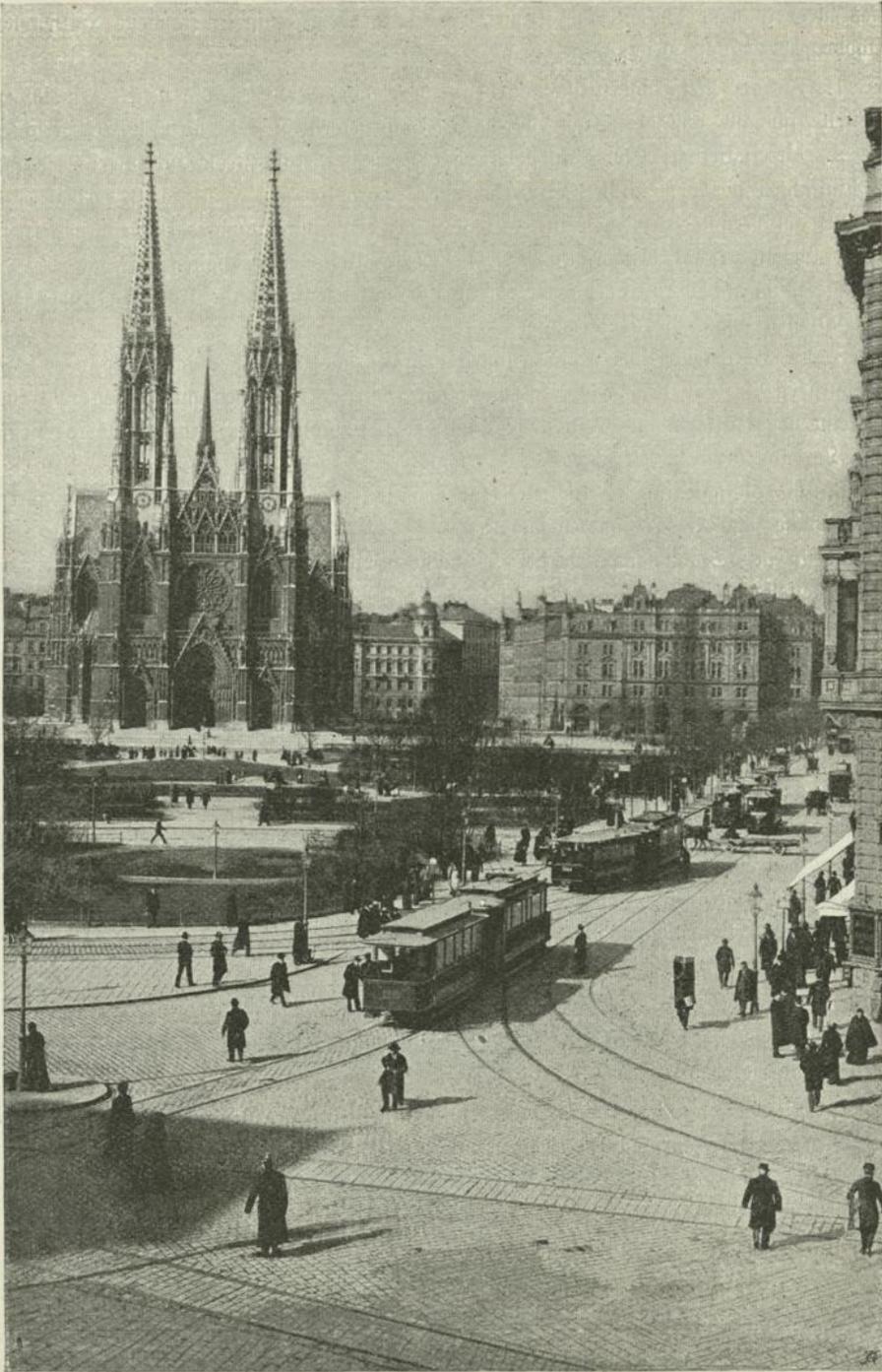
6. Währing. — Die durch Hebung des Dachstuhles, Einbau von Revisionsgruben und Herstellung von Verbindungen mit den Nebenbauten laut Bauvertrag zu rekonstruierende, bestandene Halle wurde fertiggestellt und dem Betriebe übergeben.

6. Wartehallen.

Von den laut Bauvertrag an den verschiedenen Kreuzungspunkten und Endstationen zu errichtenden Wartehallen gelangten im Berichtsjahre die folgenden zur Ausführung und wurden der Benützung übergeben:

1. Eine Halle bei dem Stockgeleise in der Hadikgasse; diese Halle wurde statt der im Bauvertrage an der Kreuzung Kaiserstraße und Lerchenfelderstraße vorgesehenen Halle ausgeführt;

2. eine Halle bei der Endstation der Linie Pöchlinsdorf.



Städt. Straßenbahnen: Straßenbild beim Schottentor (Unterleitung).

7. Haltestellen.

Im Berichtsjahre wurden außer den Haltestellen der neuen Linien auf den alten Linien mehrere neue Haltestellen aktiviert und außerdem einige bestandene Haltestellen verschoben, beziehungsweise aufgelassen.

1. In der Währingerstraße wurde beim Hause Nr. 2 eine neue, gemeinsame Haltestelle für alle von der Stadt durch die Währingerstraße fahrenden Wagen errichtet;

2. die Haltestelle Klopstockgasse in der Hernalscher Hauptstraße für Geleise I wurde aus Rücksichten der persönlichen Sicherheit der Fahrgäste zum Hause 113 verlegt;

3. am Rennweg wurden für Geleise I bei der Einmündung der Auenbruggergasse und für Geleise II vor dem Hause Nr. 4 neue Haltestellen geschaffen;

4. in der Taborstraße wurde bei der Fruchtbörsen für beide Fahrtrichtungen eine neue Haltestelle nach Bedarf errichtet;

5. die Haltestellen der Linie Himbergerstraße am Columbusplatz und der Linie Laxenburgerstraße vor dem Columbusplatz für Geleise II wurden aufgelassen und statt dieser eine neue, gemeinsame Haltestelle nach der Einbindung der Linie Himbergerstraße in die Laxenburgerstraße errichtet;

6. die obligatorische Haltestelle „Ghegagasse“ der Linie Laxenburgerstraße wurde in eine solche nach Bedarf umgewandelt;

7. in der Stadiongasse wurde für beide Geleise vor der Reichsratsstraße eine neue Haltestelle errichtet;

8. bei der Abzweigung der Marxergasse vom Stubenring wurden für beide Geleise der Ringstraße neue Haltestellen aktiviert;

9. beim dritten Tore des Zentralfriedhofes wurde eine neue Haltestelle errichtet.

8. Betriebsmittel.

An den Beiwagen wurden mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums und des Stadtrates statt der Scheibenbremsen Solenoidbremsen angebracht.

Bei den Motorwagen ist keine Änderung zu erwähnen.

Bei den Plattformschluszketten wurden die Karabinerhaken durch einfache Haken ersetzt.

Die zum Zentralfriedhofe verkehrenden Motorwagen wurden mit Kranzhältern ausgestattet.

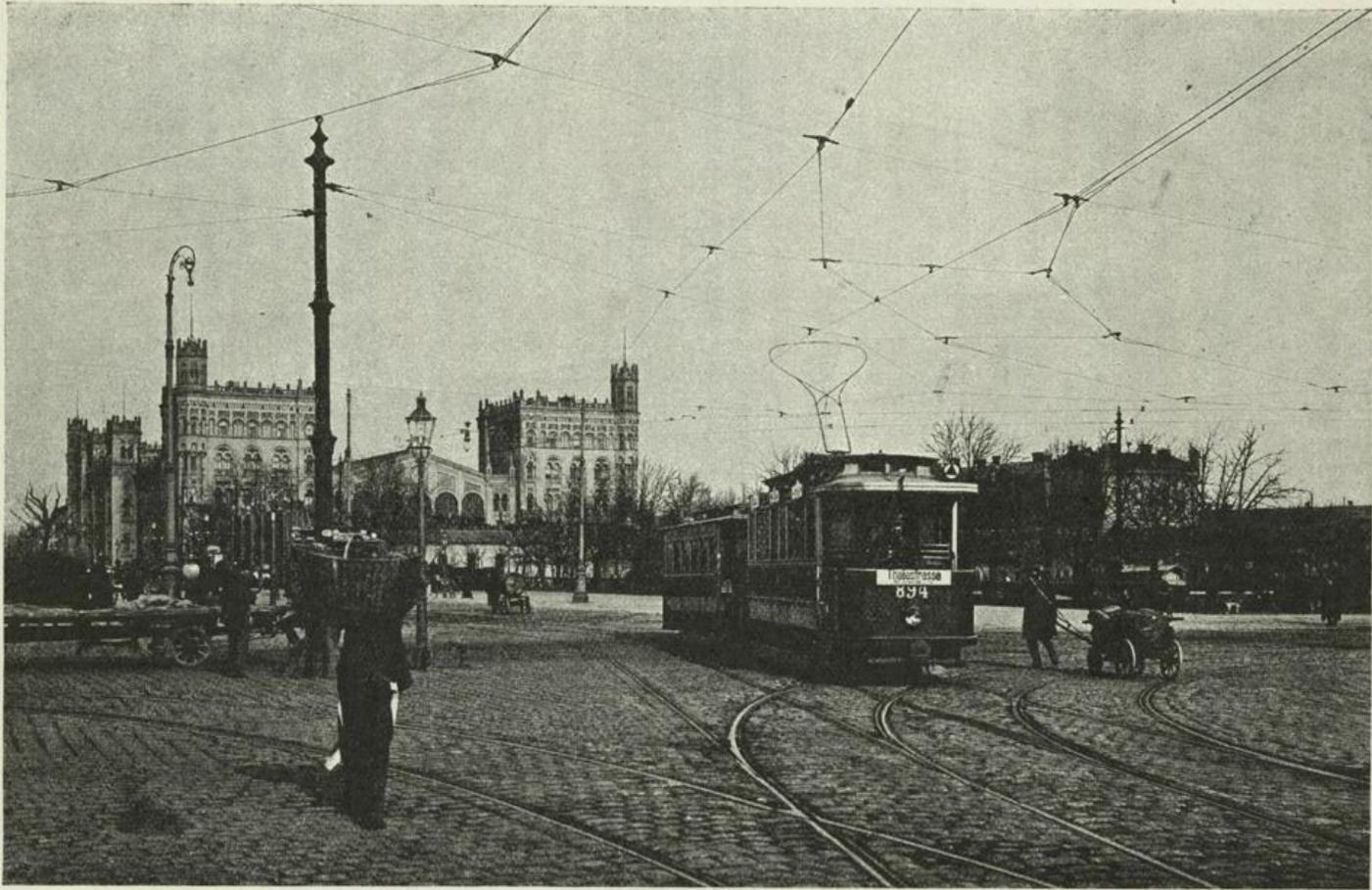
9. Fahrpläne.

Der Gemeinderat genehmigte im Berichtsjahre nachstehende Fahrpläne und Abänderungen derselben:

1. Mit Beschluß vom 29. April den von der Firma Siemens & Halske A.=G. vorgelegten Sommerfahrplan (siehe Seite 180) der städtischen Straßenbahnen für die Zeit vom 1. Mai bis 15. Oktober 1902 und die Abänderung der vertragsmäßigen Instradierung Gumpendorferstraße—Praterremise in „Gumpendorferstraße—Ring—Nadeßkybrücke—Prater Hauptallee“.

Es wurde bestimmt, daß auf jenen Linien, welche nach dem Nordbahnhofe, Westbahnhofe, Nordwestbahnhofe, Franz Josefs-Bahnhofe, Südbahnhofe, Bahnhofe der österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und zum Aspengbahnhofe führen, die Gesellschaft den Betrieb um $\frac{1}{2}$ 6 Uhr morgens aufzunehmen hat, falls nach den Sommerfahrplänen dieser Bahnen ein Zug vor 6 Uhr morgens in Wien ankommt oder von Wien abgeht.

Es wurde ferner angeordnet, daß der letzte Wagen der Bezirkslinie um 12 Uhr nachts von der Endstation Südbahnhof abzugehen habe.



Städtische Straßenbahnen: Straßenbild am Praterstern (Oberleitung).

2. Mit Beschluß vom 27. Mai an Stelle der im genehmigten Sommerfahrplane enthaltenen direkten Wagenverbindung Währing—Kreuzgasse—Ringstraße—Praterstern die Einführung einer solchen von Währing—Kreuzgasse über Franz Josefs-Kai—Radetzkybrücke zur Prater Hauptallee.

3. Mit Beschluß vom 23. September den von der Firma Siemens & Halske A.-G. vorgelegten Winterfahrplan (siehe Seite 13) für 1902/1903 der städtischen Straßenbahnen, mit der Abänderung, daß in der Strecke Wittelsbachstraße—Prater auch in der Zeit vom 16. Oktober bis 30. April von 7 Uhr früh bis 7 Uhr abends ein Verkehr mit Pausen von 15 Minuten aufrecht zu halten ist.

Der vorgelegte Winterfahrplan wurde als Minimalleistung genehmigt.

Die Gesellschaft wurde aufgefordert, über die Frequenz jeder einzelnen Linie von Stunde zu Stunde genaue Erhebungen zu pflegen, um auf Grund derselben künftig den Bedarf beurteilen zu können.

4. Mit Beschluß vom 21. November vom Beginne der Winterfahrplanperiode an, die Auflassung der im genehmigten Fahrplane vorgesehenen Instradierung Neuer Markt—Favoritenstraße—Südbahnhof, wenn die Firma Siemens & Halske A.-G. dafür Sorge trage, daß der Verkehr auf der Linie Heugasse—Südbahnhof entsprechend verdichtet und die Verkehrsdichte auf der Linie Favoritenstraße nicht herabgesetzt werde.

Weiters genehmigte der Stadtrat:

1. Mit Beschluß vom 2. Jänner, daß vom Tage der Betriebsöffnung der neuen Straßenbahnlinie Favoritenplatz—Laxenburgerstraße—Trostgasse während der laufenden Winterfahrplanperiode jene Motorzüge, welche zufolge Stadtratbeschlusses vom 10. Oktober 1901 von der Kärntnerstraße durch die Favoritenstraße und Himbergerstraße zum Betriebsbahnhofe in der Gudrunstraße verkehren, über die Laxenburgerstraße zur Endstation in der Trostgasse geleitet werden, so daß sich auf dieser Linie von 6 Uhr 30 Minuten bis 7 Uhr und von 10 Uhr 30 Minuten nachts bis Betriebschluß ein Zugintervall von 15 Minuten, für die Zeit von 7 Uhr bis 10 Uhr 30 Minuten nachts ein Zugintervall von 10 Minuten ergibt und der letzte Motorzug von der Endstation Trostgasse nicht vor 11 Uhr 30 Minuten nachts abgeht.

2. Mit Beschluß vom 2. Jänner den Winterfahrplan für die Strecke Getreidemarkt—Lothringerstraße.

3. Mit Beschluß vom 2. Jänner den Winterfahrplan der Ringlinie Teilstrecke Augartenbrücke—Stadiongasse unter der Bedingung, daß der Verkehr auf dieser Linie durch anderweitige Instradierungen im bisherigen Ausmaße verdichtet werde.

4. Mit Beschluß vom 2. Jänner den Winterfahrplan für die Straßenbahnlinie Teilstrecke Neuer Markt—Opernring als Provisorium bis zur Ermöglichung weiterer Instradierungen mit dem Bemerkten, daß die mit Gemeinderatsbeschluß vom 1. Oktober 1901 vorgesehene Ausgabe von Anschlußfahrtscheinen auch weiterhin stattzufinden habe.

5. Mit Beschluß vom 8. Jänner den vorgelegten Instradierungsplan als Provisorium.

Es wird bestimmt, daß die vor Umwandlung der städtischen Straßenbahnen für elektrischen Betrieb bestanden, in diesem Instradierungsplane nicht berücksichtigten Instradierungen:

Kemise Hernals über den Kai, Favoritenstraße links über den Ring, Magleinsdorferstraße links über den Ring, Rennweg links über den Ring, Eschenbachgasse rechts über den Ring, Burggasse links über den Ring, Währingerstraße rechts und links über den Ring;

Döbling—Ruhdorferstraße rechts über den Ring;

Porzellangasse rechts über den Ring;

Augartenstraße rechts über den Ring

wieder einzuführen und ehetumlichst zu befahren sind.

Insolange diese Instradierungen nicht aufgenommen werden können, sind für diese Relationen Anschlußfahrtscheine zum Fahrpreise von 10 h auszugeben.

6. Mit Beschluß vom 8. Jänner den Winterfahrplan der Straßenbahnlinie Stadtbahnstation Gersthof—Pögleinsdorf.

7. Mit Beschluß vom 8. Jänner die Änderung des für die städtischen Straßenbahnlinie Biriotgasse genehmigten Fahrplanes dahin, daß die Motorzüge nicht von der Wipplingerstraße bis Döbling, sondern von der Wipplingerstraße bis Schegargasse verkehren und der genehmigte Betriebsbeginn und Betriebschluß sich nunmehr auf die Endstation Schegargasse beziehe.

8. Mit Beschluß vom 14. Jänner den Winterfahrplan der städtischen Straßenbahnlinie Wienstraße—Margaretenstraße—Schönbrunnerstraße—Rudolfsheim mit dem Zufage, daß auf der Linie Schönbrunnerstraße—Winkelmanstraße—Mariahilferstraße Anschlußfahrtscheine auszugeben sind oder ein direkter Wagenverkehr einzuführen ist.

9. Mit Beschluß vom 10. Juni bis auf Widerruf, daß die nach dem genehmigten Sommerfahrplan instradierten direkten Wagenverbindungen Alserstraße—Altes Landgut und Genzgasse—St. Marx an den Nachmittagen der Sonn- und Feiertage aufgelassen und durch Pendelzüge auf den betreffenden Radiallinien ersetzt werden.

10. Mit Beschluß vom 13. August, daß der Verkehr auf der Linie Schönbrunner Hofallee zwischen der Linzerstraße und Penzingerstraße während der laufenden Fahrplanperiode vorläufig nur in den Tagesstunden von 8 Uhr früh bis 3 Uhr nachmittags in Intervallen von 10 Minuten stattfinden dürfe, wenn die Pendelwagen von der Einmündungskurve der Linie in die Linzerstraße bis zur Endstation Hiezinghof geleitet werden. Zur Entlastung der Endstation Hiezinghof verkehren in der Zeit des obigen Pendelverkehrs die über den Ring zum Praterstern instradierten Motorzüge zum Stockgasse Habikgasse.

11. Mit Beschluß vom 11. September, Z. 11.032, daß die Teilstrecke der Linie in der Ausstellungsstraße vom Lagerhaus—Engerthstraße während der laufenden Sommerfahrplanperiode in Intervallen von höchstens 12 Minuten betrieben werde bei Einhaltung des vertragsmäßigen Maximalintervalles von 10 Minuten in der Teilstrecke Praterstern—Lagerhaus.

12. Mit Beschluß vom 11. September, daß während der laufenden Sommerfahrplanperiode die Linie in der Trieserstraße in Intervallen von höchstens 10 Minuten befahren werde, wenn die übrigen die Maßleinsdorferstraße befahrenden Motorzüge nach wie vor durch die Gubrunstraße wenigstens bis zum Betriebsbahnhofe Favoriten geführt werden.

13. Mit Beschluß vom 22. Oktober die von der Firma Siemens & Halske A.-G. anlässlich des Friedhofverkehrs für den 26. Oktober und 1., 2. und 3. November in Aussicht genommenen Abweichungen vom genehmigten Winterfahrplane, ferner für Freitag den 31. Oktober die Auflassung der fahrplanmäßigen Instradiierungen Gersthof—Landstraße Hauptstraße—St. Marx und Wallfischgasse—Heugasse—Südbahnhof und Einführung der Routen:

1. Südbahnhof—Favoritenstraße—Kärntnerstraße—Heugasse—Südbahnhof.
2. Meidling—Schönbrunn—Ringstraße—Landstraße Hauptstraße—Zentralfriedhof.
3. Zentralfriedhof—Landstraße Hauptstraße—Kai—Ring—Kennweg—Zentralfriedhof.
4. Zentralfriedhof—Kennweg—Kai—Landstraße Hauptstraße—Zentralfriedhof.
5. Zentralfriedhof—Wollzeile Pendel.
6. Gersthof—Schottentor Pendel.

14. Mit Beschluß vom 18. Dezember den von der Firma Siemens & Halske A.-G. vorgelegten Winterfahrplan für die Herbststraße—Panikengasse.

10. Betriebsdaten.

Die gesamte Streckenlänge der von der Siemens & Halske A.-G. betriebenen Linien betrug im Berichtsjahre 124,7 km.

Die gesamte Verkehrsleistung stellte sich auf 32,439.061 Fahrkilometer, wovon 341.847 auf den noch bis 28. Jänner 1902 stattgehabten Pferdebetrieb und 32,097.214 auf den elektrischen Betrieb entfielen.

Motorwagen waren am Ende des Berichtsjahres 825, Reitwagen 646 im Betriebe. Ferner waren zu dieser Zeit 14 Kutschierwagen, 4 Kaffewagen, 128 Schneepflüge und 50 Bespannungspferde vorhanden.

Die Gesamtzahl der im Berichtsjahre beförderten Passagiere betrug 133,329.240.

Sommer-Fahrplan 1902 der städtischen Straßenbahnen.

Giltig an Werktagen.

Post-Nr.	Strecke	Abgang des ersten Wagens		Gesamt-Wagenverkehr in den einzelnen Strecken			Hierin ist enthalten ein direkter Wagenverkehr in Intervallen von 10 Minuten in der Zeit von 7 ⁰⁰ bis 10 ³⁰		Abgang des letzten Wagens ¹⁾	
		von	um	Beginn bis 7 ⁰⁰	7 ⁰⁰ bis 10 ³⁰	10 ³⁰ bis Schluß	von	nach	von	um
			Uhr							in Zwischenräumen von Minuten
1	Lagerhaus—Praterstern	Praterstern	6 ⁰⁰	15.0	10.0	15.0	Hern.-Zögerstr.	Prater Ausstellungsstraße	Lagerhaus	11 ³⁰
2	Prater Remise—Gürtellinie—Mariahilferstraße . .	Prater-Remise	6 ⁰⁰	10.0	5.0	10.0	Prater-Remise ²⁾	Gellertplatz	Prat.-Remise- Mariahilferstr.	12 ⁰⁰
3	Praterstern—Praterstraße—Aspernbrücke	Praterstern	6 ⁰⁰	10.0	5.0	10.0	Währing	Ring-Prater ³⁾	Praterstern	12 ⁰⁰
4	Praterstern—Kaiser-Josefstraße		6 ⁰⁰	15.0	10.0	15.0	Praterstern	Kai-Burggasse	siehe Post 4	11 ³⁰
5	Baierischer Hof—Augartenstraße—Augartenbrücke .	siehe Post 4		15.0	10.0	15.0	"	"	"	
6	Innstraße—Nordwestbahnhof	Nordwesthof	6 ⁰⁰	15.0	10.0	15.0	"	"	Innstraße	11 ³⁰
7	Nordwestbahnhof—Laborstraße—Ferdinandsbrücke .	"	6 ⁰⁰	10.0	5.0	10.0	Giezing	Kai-Laborstraße Nordwestbahn	Nordwestbahn	12 ⁰⁰
8	Zögernitz—Döblinger Hauptstraße—Viriotgasse . .	Bilkrothgasse	6 ⁰⁰	10.0	5.0	10.0	Meidling	Ring-Döbling	Zögernitz	12 ⁰⁰
9	Viriotgasse—Rufsdorferstraße—Versorgungshaus . .		6 ⁰⁰	15.0	10.0	15.0	"	"	"	11 ³⁰
10	Viriotgasse—Spittelauergasse—Franz-Josefsbahn . .	siehe Post 8		15.0	10.0	15.0	"	"	"	11 ³⁰
11	Franz-Josefsbahn—Porzellangasse—Wipplingerstraße	Franz-Josefsb.	6 ⁰⁰	10.0	5.0	10.0	Simm. II-Kennw.	Ring Franz-Josefsb. ⁴⁾	Spittelauerg.	12 ⁰⁰
12	Pöckleinsdorf—Gersthof Vorortlinie Stadtbahn . . .	Währinger G.	6 ⁰⁰	15.0	10.0	15.0	"	"	Pöckleinsdorf	11 ⁰⁰
13	Gersthof Vorortel. Stadtb. — Währingerstr. — Schottentor	siehe Post 12		10.0	5.0	10.0	St. Mary-Landstr.	Ring-Gersthof	Gersthof	12 ⁰⁰
14	Währing Kreuzgasse—Währingergürtel	Währ. Kreuzg.	6 ⁰⁰	15.0	5.0 ⁵⁾	15.0	Währing-Kreuzg.	Ring-Südbahnhof	Währ.-Kreuzg.	11 ³⁰
15	Neuwaldegg-Dornbach—Bahnhof Hernals	Bahnhof Hern.	6 ⁰⁰	15.0	10.0	15.0	" "	Ring-Prater	Neuwaldegg	11 ³⁰
16	Bahnhof Hernals—Zögerstraße—Schottentor	"	6 ⁰⁰	10.0	5.0	10.0	Hern.-Zögerstr.	Kai-Prater Ausstellungsstraße	Bhf. Hernals	12 ⁰⁰
17	Taubergasse (Rosensteingasse) — Ottakringerstraße — Dreilauserhaus	siehe Post 16		15.0	10.0	15.0	Hernals-Ottakring	Ring-Favoriten-Landgut	"	11 ³⁰
18	Stadtbahn Josefstadt—Josefstädterstr.—Stadiongasse	Albertgasse	6 ⁰⁰	15.0	10.0	15.0	Erdberg-Landstr.	Ring-Josefstadt	Josefstadt	11 ³⁰
19	Montleartstr.—Thaliastr.—Lechenfeldstr.—Bellaria	Festgasse	6 ⁰⁰	10.0	5.0	10.0	Thaliastraße	Ring-Maxleinsbf.	Thaliastraße	12 ⁰⁰
20	Burggasse Stadtbahn—Hansensstraße	Bellariastraße	6 ⁰⁰	15.0	10.0	15.0	Praterstern	Augarten-Kai-Burggasse	Stadtbahn-Burggasse	11 ³⁰

21	Westbahnstraße—Siebensterngasse bis Stiflgasse . .	Stiflgasse	6 ⁰⁰	15.0	10.0	15.0	Hieping	Kai-Labor-NWB. Ring-Praterstern	Kaiserstraße	11 ³⁰
22	Hieping Hauptstr.—Mariahilferstr.—Babenbergerstr.	Bhf. Rudolfsbh.	6 ⁰⁰	10.0	5.0	10.0			"	Hieping
23	Stiflgasse—Breitegasse bis zur Einmündung in die Bellariastraße	"	6 ⁰⁰	15.0	5.0	15.0	Rudolfsheim	Kai-Labor-NWB. Kai-Prat.-Remise ^e	Rudolfsheim	11 ³⁰
24	Sechshauferstraße—Gumpendorferstr.—Eichenbachg. .	Sechshauferstr.	6 ⁰⁰	10.0	5.0	10.0	Prater Hauptallee	Sechshauferstr. ^e)	Sechshauferstr.	12 ⁰⁰
25	Dperngasse—Neuer Markt	Bhf. Favoriten	6 ⁰⁰	15.0	10.0	15.0	.	.	Kupferschmied- gasse	11 ³⁰
26	Winkelmannstraße—Meidling—Kärntnerstraße . . .	Winkelmann- straße	6 ⁰⁰	10.0	5.0	10.0	Meidling	Ring-Döbling	Winkelmann- straße	12 ⁰⁰
27	Maßleinsdorferstr.—Wiedner Hauptstr. bis Paulaner- kirche	Maßleinsdorferstr.	6 ⁰⁰	10.0	5.0	10.0	Fav.-Maßleinsbd.	Ring-Thaliastr.	Maßleinsdorferstr.	12 ⁰⁰
28	Trostgasse—Laxenburgerstraße bis Columbusplatz .	Bhf. Favoriten	6 ⁰⁰	15.0	10.0	15.0	.	.	Trostgasse	11 ³⁰
29	Landgut—Himbergerstraße—Columbusplatz—Laxen- burgerstraße—Favoritenstraße—Naschmarkt	Keplerplatz	6 ⁰⁰	10.0	5.0	10.0	Hernals-Dittakring	Ring-Favoriten- Landgut ⁷⁾	Landgut	12 ⁰⁰
30	Favoritenplatz—Südbahnhof—Fasangasse—bis zum Invalidenhaus	Favoritenplatz	6 ⁰⁰	15.0	10.0	15.0	.	.	Favoritenplatz	11 ³⁰
31	Gellertplatz—Gudrunstraße—Mariahilferstraße . . .	Bhf. Favoriten	6 ⁰⁰	10.0	5.0	10.0	Gellertplatz	Gürt.-Bhf.-Vorg.	Gellertplatz	12 ⁰⁰
32	Südbahnhof—Heugasse—Wallfischgasse	Südbahnhof	6 ⁰⁰	10.0	5.0	10.0	.	.	Mariahilferstr.	12 ⁰⁰
33	Karolineng.—Belvedere.—Bezirkslinie—Alferstraße .	Karolineng.	6 ⁰⁰	10.0	5.0	10.0	.	.	Karolinengasse	12 ⁰⁰
34	Sofienbrüdigengasse—Rochusgasse—Sechstrügelgasse— Kasumofsktg. bis Einmündung in die Wittelsbachstr.	Bhf. Favoriten	6 ⁰⁰	15.0	10.0	15.0	.	.	Alferstraße	11 ³⁰
35	Zentralfriedhof—Bahnhof Simmering II	Simmering II	6 ⁰⁰	15.0	10.0	.	.	.	Bhf. Favorit. Zentralfriedhof ⁸⁾	8 ⁰⁰
36	Bhf. Simmering II—Kernweg—Schwarzenbergplatz .	"	6 ⁰⁰	10.0	5.0	10.0	Simm. II.—Kernw.	Ring-Porzellang- Franz Josefsbahn	Simmering II	12 ⁰⁰
37	St. Marx—Landstraße—Wollzeile	St. Marx	6 ⁰⁰	10.0	5.0	10.0	St. Marx-Landstr.	Ring-Grersthof	St. Marx	12 ⁰⁰
38	Erdberg—Erdbergstraße bis Einmünd. in die Landstr.	Erdberg	6 ⁰⁰	15.0	10.0	15.0	Erdberg-Landstr.	Ring-Josefsstadt	Erdberg	11 ³⁰
39	Prater Hauptallee—Lövengasse—Uferbrücke	Sofienbrücke	6 ⁰⁰	15.0	10.0	15.0	Prater Hauptallee	Ring-Gumpend.- Sechshaus	Prat.Hauptall.	11 ³⁰
40	Schwarzspanierstraße—Lafienstr.—Franzensbrüden- straße—Praterstern	Universitätsstr.	6 ⁰⁰	10.0	5.0	10.0	.	.	Praterstern Schwarzpstr.	12 ⁰⁰
41	Ringstraße—Franz Josefs-Kai	Schottentor	6 ⁰⁰	10.0	5.0	10.0	die verschiedenen Linien	durchgehenden)	

1) Die letzten Wagen auf den Radiallinien verkehren bis zum Ring und von dort zum nächsten Betriebsbahnhofe. — 2) Durch die Kronprinz Rudolfstraße verkehren noch die Wagen der Linie „Rudolfsheim—Kai—Prater-Rotunde“, Solange die städtischen Bäder eröffnet, wird der Verkehr bis dorthin aufrecht erhalten. — 3) In der Praterstraße verkehren noch die Wagen folgender Linien: „Hernals—Förgerstraße—Kai—Lagerhaus“, „Hieping—Ring—Prater“ und „Rudolfsheim—Kai—Prater-Remise“. — 4) Jeder dritte Wagen verkehrt bis Spittelauergasse. — 5) Zwei durchgehende Linien zu 10⁰⁰—5⁰⁰. — 6) Bis zur Eröffnung der Linie „Sechshauferstraße“ verkehren die Wagen nur bis zur Stadtbahnhaltstelle „Gumpendorferstraße“. — 7) Jeder zweite Wagen zum Landgut. — 8) Jeder Wagen ab Friedhof 8⁰⁰ abends, nach dieser Zeit trifft auch kein Wagen mehr am Zentralfriedhofe ein. — 9) Zum Anschluß an die von den Radiallinien kommenden Wagen.

Winter-Fahrplan 1902 der städtischen Straßenbahnen.

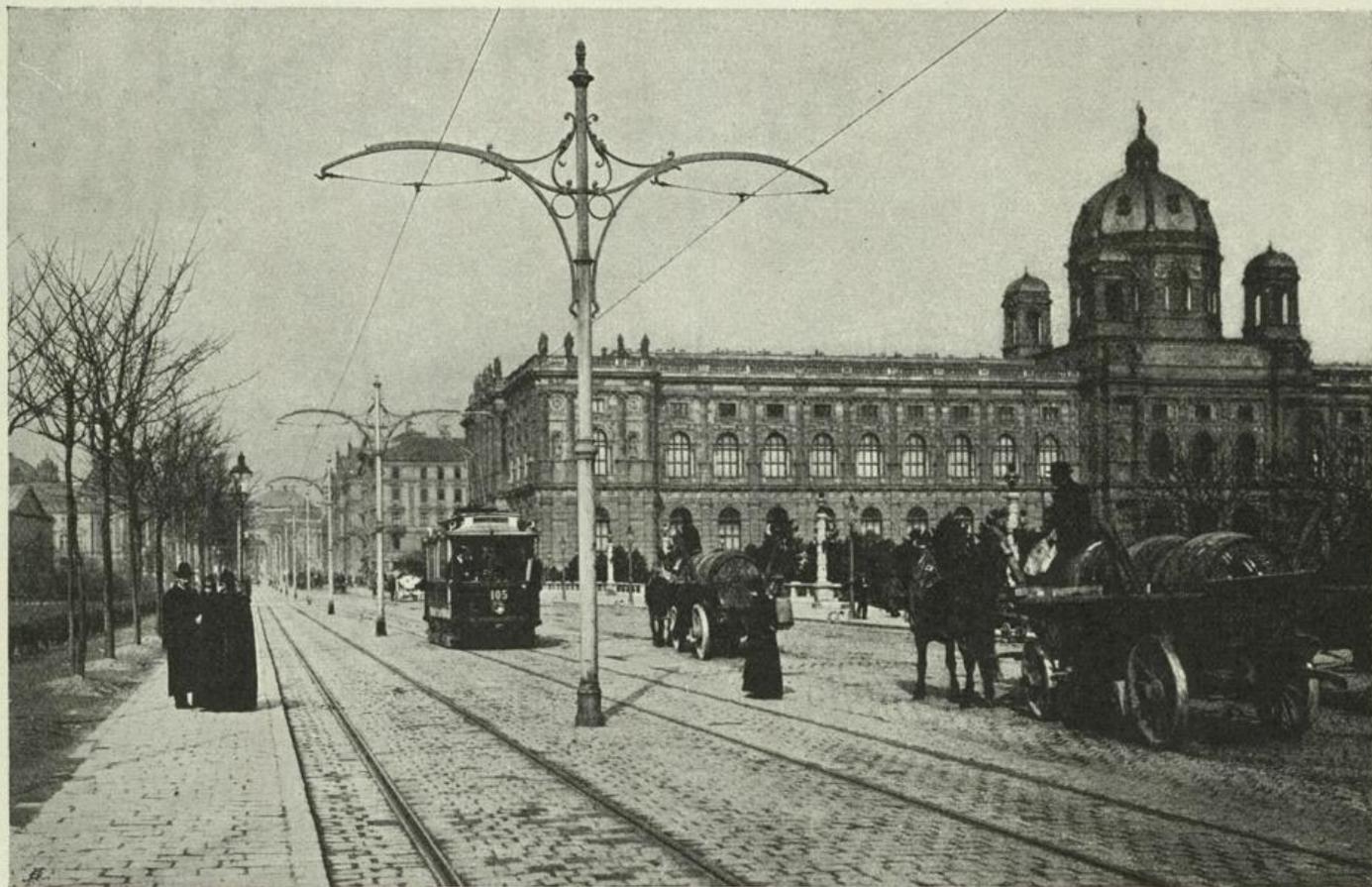
Giltig für Werktage.

(In dem nachstehenden Fahrplan-Entwurfe erscheint das gesamte Straßenbahnnetz vom Gesichtspunkte der Verkehrsdichte in einzelne Teilstrecken getrennt. Die letzteren sind daher nicht identisch mit den tatsächlich von einem Wagen durchfahrenen Strecken. Die direkten Fahrtbezeichnungen sind vielmehr aus der drittlezten Hauptrubrik zu entnehmen.)

Post-Nr.	Strecke	Abgang des ersten Wagens		Gesamt-Wagenverkehr in den einzelnen Strecken					Hierin ist in der Zeit von 7 ⁰⁰ früh bis 10 ³⁰ abends ein direkter Wagenverkehr enthalten und zwar		Abgang des letzten Wagens ¹⁾					
		von	um Uhr	Beginn bis 7 ⁰⁰	7 ⁰⁰ bis 8 ⁰⁰ früh	8 ⁰⁰ bis 9 ⁰⁰ abends	9 ⁰⁰ bis 10 ³⁰ abends	10 ³⁰ bis Schluß	von	nach	von	um Uhr				
				in Zwischenräumen von Minuten									von		nach	
1	St. Luciaplatz—Ausstellungsstr.—Lagerhaus	Praterstern	6 ³⁰	15 ⁰	12 ⁰	15 ⁰	15 ⁰	15 ⁰	Gsellertplatz	Ausstellungsstr.—St. Luciaplatz	St. Luciaplatz	11 ⁰⁰				
2	Lagerhaus—Praterstern	"	6 ³⁰	15 ⁰	10 ⁰	12 ⁰	15 ⁰	15 ⁰	Hernals-Förgerstr.	Prater-Ausstellungstr.	Lagerhaus	11 ⁰⁰				
3	Prater Remise—Gürtellinie—Mariahilferstr.	Prater Remise	6 ³⁰	10 ⁰	5 ⁰	7 ⁵	7 ⁵	10 ⁰	Prater Remise ²⁾	Gsellertplatz	Prater Remise	11 ³⁰				
4	Praterstern—Praterstraße—Aspernbrücke .	Praterstern	6 ³⁰	10 ⁰	5 ⁰	5 ⁰	7 ⁵	10 ⁰	Rudolfsheim	Ring-Prater ³⁾	Praterstern	11 ³⁰				
5	Praterstern—Kaiser-Josefsstraße	"	6 ³⁰	15 ⁰	10 ⁰	12 ⁰	12 ⁰	15 ⁰	Praterstern	Kai-Burgg.	"	11 ⁰⁰				
6	Baierischer Hof—Augartenstr.—Augartenbrücke	siehe Post 5		15 ⁰	10 ⁰	12 ⁰	12 ⁰	15 ⁰	.	.	siehe Post 5	.				
7	Wenzelgasse—Klosterneuburgerstraße—Unt. Augartenstraße	Unt. Augartenstraße	6 ³⁰	15 ⁰	10 ⁰	15 ⁰	15 ⁰	15 ⁰	Wenzelgasse	Wollz-Fasang-Bhf. Favoriten	Wenzelgasse	11 ⁰⁰				
8	Innstraße Nordwestbahnhof	Nordwestbahn	6 ³⁰	15 ⁰	10 ⁰	15 ⁰	15 ⁰	15 ⁰	.	.	Innstraße	11 ⁰⁰				
9	Nordwestbahnhof—Laborstr.—Ferdinandsbrücke	"	6 ³⁰	10 ⁰	5 ⁰	6 ⁰	7 ⁵	10 ⁰	Hiezing	Kai-Labor-NWB.	Nordwestbahn	11 ³⁰				
10	Zögernitz—Döblinger Hauptstr.—Biriotg.	Billrothstraße	6 ³⁰	12 ⁰	6 ⁰	10 ⁰	10 ⁰	10 ⁰	Weidling	Ring-Döbling	Zögernitz	11 ³⁰				
11	Biriotgasse—Nußdorferstraße—Bürger-Versorgungshaus	"	6 ³⁰	12 ⁰	6 ⁰	10 ⁰	12 ⁰	15 ⁰	"	" "	"	11 ⁰⁰				
12	Biriotgasse—Spittelauerg.—Franz-Josefs-Bahn	siehe Post 10		12 ⁰	10 ⁰	12 ⁰	12 ⁰	15 ⁰	.	.	siehe Post 10	.				
13	Franz-Josefs-Bahn—Porzellangasse—Wipplingerstraße	Franz-Josefsb.	6 ³⁰	10 ⁰	5 ⁰	6 ⁰	7 ⁵	10 ⁰	Simm. II-Kennw.	Ring-Fr. Josefsb.	Franz-Josefsb.	11 ³⁰				
14	Wipplingerstraße—Börseplatz	Billrothstr.	6 ³⁰	15 ⁰	10 ⁰	12 ⁰	12 ⁰	15 ⁰	.	.	Börseplatz	11 ⁰⁰				
15	Simmelgasse—Grinzinger-Allee—Billrothstraße	Bhf. Grinzing	6 ³⁰	15 ⁰	10 ⁰	15 ⁰	15 ⁰	15 ⁰	.	.	Simmelgasse	11 ⁰⁰				

Post-Str.	St r e c k e	Abgang des ersten Wagens		Belannt-Wagenverkehr in den einzelnen Strecken				Hierin ist in der Zeit von 7-00 früh bis 10-30 abends ein direkter Wagenverkehr enthalten und zwar		Abgang des letzten Wagens ¹⁾	
		von	um Uhr	Beginn		Ende		von	nach	von	um Uhr
				7-00 bis 8-00	8-00 bis 9-00	9-00 bis 10-30	10-30 bis Schluss				
36	Magdeinsdorferstraße — Wiedner Hauptstr. bis Raulauerstraße.	Magdeinsdorf	6-30	10-0	5-0 ²⁾	7-5	10-0	10-0	Magdeinsdorf	Ring-Phalistr.	Triesterstraße 11-30
37	Troisgasse — Laxenburgerstr. — Columbuspl.	Bsf. Favoriten	6-30	15-0	10-0	12-0	15-0	15-0	Favoriten	Gellertplatz	Troisgasse 11-00
38	Schleiergasse — Humbergerstr. — Keplerplatz	Keplerplatz	6-30	15-0	10-0	15-0	15-0	15-0	Magdeinsdorf	„	Schleiergasse 11-30
39	Keplerpl. — Humbergerstr. — Columbuspl. — Laxenburgerstr. — Favoritenstr. — Radsmarkt	„	6-00	10-0	5-0	6-0	7-5	10-0	„	Bg.-Sav.-Schleierg.	„ 11-30
40	Favoritenplatz — Südbahnhof — Dolanngasse bis zum Invalidenhaus.	Favoritenplatz	6-00	12-0	7-5	10-0	10-0	12-0	„	„	Favoritenplatz 11-00
41	Gellertplatz — Gubrunstr. — Mariaböserstr.	Favoriten	6-00	10-0	5-0	7-5	10-0	10-0	„	Gürtellinie	Gellertplatz 11-30
42	Südbahnhof — Hengasse — Wallfischgasse.	Südbahnhof	6-30	10-0	7-5	10-0	10-0	10-0	„	Bsf. = Vorgarten	Südbahnhof 11-30
43	Karolinengasse — Belvedereg. — Bezirkslinie	Karolineng.	6-30	10-0	5-0	7-5	10-0	10-0	„	„	Karolineng. 11-30
44	Alferstraße — Rochusg. — Sechstrügelg. — Karolineng. b. 3. Gimm. i. d. Mittelsbahstr.	„	6-30	10-0	10-0	15-0	15-0	15-0	„	„	Alferstraße 11-30
45	Zentralfriedhof — Bahnhof Simmering II.	Bsf. Favoriten	6-30	15-0	10-0	15-0	15-0	15-0	„	„	Bsf. Favoriten 11-00
46	Bsf. Simmering II. — Rennw. — Schmarzenbergpl.	„	6-30	10-0	5-0 ⁴⁾	7-5	10-0	10-0	„	„	3. = Friedhof 7-00
47	St. Marx — Landstraße — Volkzeile	St. Marx	6-30	10-0	5-0 ⁵⁾	7-5	10-0	10-0	„	„	Simmering II 11-30
48	Erdbergstr. bis Einmündung in die Landstr.	Erdberg	6-30	15-0	10-0	12-0	12-0	15-0	„	„	St. Marx 11-30
49	Prater Hauptallee — Löweng. — Alpenbrücke	Sofienbrücke	6-30	15-0	10-0	12-0	12-0	15-0	„	„	Schlaghausg. 11-00
50	Schwarzspanierstr. — Lastenstr. — Franzensbrücke — Praterstern	Kadeßtplatz	6-30	10-0	5-0	7-5	10-0	10-0	„	„	Prat.-Hauptpl. 11-00
51	Marzergasse — Stubbenring	Rajumofstg.	6-30	15-0	10-0	12-0	12-0	15-0	„	„	Praterstern 11-30
52	Ringstraße — Franz Josefstr. — Kai	Schottentor	6-30	10-0	5-0	5-0	5-0	10-0	„	„	Schwarzspstr. 11-30
									„	„	Mittelsbahstr. 11-00
									„	„	Die verschiedenen durchgehenden Linien ⁷⁾

1) Die letzten Wagen auf den Radiallinien verkehren bis zum Ring und von dort zum nächsten Betriebsbahnhofe zurück. Aus betriebsstetmässigen Gründen etwa notwendige Änderungen vorbehalten. — 2) Jeder zweite zum Bahnhofs-Favoriten. — 3) In der Richtung ab Zentralfriedhof 7-00, nach dieser Zeit trifft auch kein Wagen mehr ein. — 4) In der Richtung vom Schwarzbergplatz werden 5 Minuten Zuteilung bis 8-00. — 5) In der Richtung von Volkzeile werden 5 Minuten Zuteilung bis 8-00. — 6) Vom 10. November bis 15. März entfällt die Strecke Mittelsbahstraße-Hauptallee. In der übrigen Zeit doppeltes Intervall jedoch von 15 Minuten. — 7) Zum Anschlusse an die von Radiallinien kommenden kommenden letzten Wagen.



Städtische Straßenbahnen: Straßenbild der Museumstraße (Oberleitung mit Auslegermasten).

b) **Projektierte Lokalbahnen mit elektrischem Betriebe.****1. Lokalbahn Wien—Preßburg.**

Die im Zuge befindlichen Verhandlungen zwischen der Gemeinde Wien und dem Projektanten Ingenieur Tauber haben auch im laufenden Jahre zu keinem Abschlusse geführt.

2. Straßenbahn Laxenburg—Rödling—Liesing—Wien.

Die Verwirklichung dieses von einem Aktionskomitee vertretenen Bahnprojektes, welches einen Anschluß an die städtische Straßenbahn ins Auge faßt, hat bisher keine weiteren Fortschritte gemacht.

3. Lokalbahn Wien (Kaisermühlen)—Orth.

Die Gemeinde hat um die Vorkonzession für eine Lokalbahn von Kaisermühlen ausgehend über Aspern und Groß-Enzersdorf nach Orth, unter Vorlage des Trassenplanes ange sucht. Das k. k. Eisenbahnministerium hat jedoch mit dem Erlasse vom 30. November 1902, Z. 49.370, die Bewilligung zur Vornahme der technischen Vorarbeiten nur für die Strecken von Kaisermühlen über Stadlau nach Aspern und von Groß-Enzersdorf nach Orth erteilt. Der Stadtrat hat in seiner Sitzung vom 18. Dezember beschlossen, gegen die Verweigerung der Vorkonzession für die Strecke von Aspern nach Groß-Enzersdorf eine Vorstellung beim k. k. Eisenbahnministerium einzubringen.

4. Lokalbahnen Klosterneuburg—Hütteldorf-Sacking und Salmansdorf—Pöfkeinsdorf.

Dem Ingenieur Hugo Paulitschky wurde die Bewilligung zur Vornahme der technischen Vorarbeiten für diese schmalspurige und mit elektrischem oder Dampfbetriebe projektierte Linie erteilt.

5. Straßenbahn Wien (alte Donau) über Floridsdorf nach Jedlese.

Für eine elektrische normalspurige Straßenbahn mit dieser Trasse wurde dem Ingenieur Josef Sintgrat und dem Siegfried Simon die Bewilligung zur Vornahme der Vorarbeiten seitens des k. k. Eisenbahnministeriums erteilt; das Detailprojekt für die Linie wurde am 15. Juli der Trassenrevision unterzogen, deren Ergebnis jedoch ein ungünstiges war, so daß das k. k. Eisenbahnministerium die weitere Verfolgung des Projektes ablehnte.

III. Pferdebahnen.**Neue Wiener Tramway-Gesellschaft (teils Pferde-, teils Dampftrieb).**

Wie bereits erwähnt, wurden die Linien der Gesellschaft im Berichtsjahre zum Teile bereits für die elektrische Traktion umgebaut, doch erfolgte auf keiner derselben die Eröffnung des neuen Betriebes.

Aus den gleichzeitig vorgenommenen umfangreichen Geleiseauswechslungen ergaben sich bei manchen Linien geringfügige Änderungen in den Streckenlängen.

Besonders ist nur zu erwähnen, daß nach der am 31. August erfolgten Inbetriebsetzung der Linie durch die Billrothstraße der Verkehr auf der Linie Sternwartestraße—Gymnasiumstraße—Billrothstraße—Gatterburggasse nur mehr bis zur Billrothstraße geleitet wurde.

Sommerfahrplan 1902.

Die Gesellschaft hatte folgenden Fahrplan vorgelegt:

Fahrordnung (giltig ab 1. Mai 1902 bis auf Weiteres).

Die Wagen und Züge verkehren nach mitteleuropäischer Zeit.

I. Meidling Bahnhof — Mariahilferlinie — Sternwartestraße.

Erster Wagen:	ab Meidling Bahnhof	früh	6 02
"	" Remise	"	5 56
"	" Sternwartestraße	"	5 40
Letzter Wagen:	ab Meidling Bahnhof mit Anschluß nach Döbling	nachts	10 43
"	" " " Hütteldorf und Ottakring	"	10 44
"	" " " ohne Anschluß an die übrigen Strecken 11 ⁰⁴ , resp.	"	11 50
"	" Sternwartestraße mit Anschluß nach Hütteldorf	"	10 50
"	" " " bis Meidling Remise mit Anschluß nach Ottakring	"	11 02

Der erste Wagen ab Sternwartestraße hat Anschluß an den um 6⁴² früh von Meidling abgehenden Südbahnzug Nr. 30b; ebenso verkehrt um 11⁵⁰ nachts ein Wagen im Anschluß an den um 11⁴¹ nachts in Meidling ankommenden Südbahnzug Nr. 27 bis Sternwartestraße.

Die Wagen folgen einander vormittags in Intervallen von 6—7 Minuten, nachmittags in Intervallen von 6 Minuten. An Sonn- und Feiertagen in noch kürzeren Intervallen.

Außerdem werden an diesen Tagen ab Meidling Bahnhof noch nach 11⁵⁰ nachts Wagen im Anschluß an die ankommenden Südbahnzüge nach Bedarf abgelassen.

II. Mariahilferlinie — Ende Ottakring.

Erster Wagen:	ab Mariahilferlinie	früh	6 17
"	" Ottakring Remise	"	5 46
"	" " Schottenhof	"	5 53
Letzter Wagen:	ab Mariahilferlinie mit Anschluß nach Währing und Döbling	nachts	10 58
"	" " " Hütteldorf und Währing	"	11 08
"	" Schottenhof bis Lerchenfelderlinie mit Anschluß nach Hütteldorf und Döbling	"	10 50
"	" Schottenhof bis Lerchenfelderlinie mit Anschluß nach Meidling Remise und Währing	"	11 00

Die Wagen folgen einander vom Betriebsbeginn bis 1⁴⁰ nachmittags ab Schottenhof, respektive 1⁰⁵ nachmittags ab Mariahilferlinie in Intervallen von 6 Minuten; dann bis 7⁵⁰ abends ab Schottenhof, respektive 8²⁰ abends ab Mariahilferlinie in Intervallen von 5 Minuten, hierauf bis Schluß wieder in Intervallen von 6 Minuten. An Sonn- und Feiertagen nach Bedarf in noch kürzeren Intervallen.

III. Kärntnerstraße — Meidling Bahnhof, respektive Meidling Remise.

Erster Wagen:	ab Kärntnerstraße — Meidling Bahnhof	früh	6 00
"	" Kärntnerstraße — Meidling Remise	"	6 00
"	" Meidling Bahnhof — Kärntnerstraße	"	6 03
"	" Meidling Remise — Kärntnerstraße	"	5 19
Letzter Wagen:	ab Kärntnerstraße — Meidling Bahnhof	nachts	10 42
"	" Kärntnerstraße — Meidling Remise 11 ⁴² , resp.	"	12 24
"	" Meidling Bahnhof — Kärntnerstraße	"	11 50
"	" Meidling Remise — Kärntnerstraße	"	10 50

Der erste Wagen ab Kärntnerstraße hat Anschluß an den um 6⁴² früh von Meidling abgehenden Südbahnzug Nr. 30b; ebenso verkehrt um 11⁵⁰ nachts ein Wagen im Anschluß an den um 11⁴¹ nachts in Meidling ankommenden Südbahnzug Nr. 27 bis Kärntnerstraße.

Die Wagen folgen einander:

- in der Strecke Kärntnerstraße — Niederhoffstraße in Intervallen von 7 $\frac{1}{2}$ Minuten,
- in der Strecke Niederhoffstraße — Meidling Bahnhof in Intervallen von 15 Minuten, jedoch in der Zeit von 7—9 Uhr vormittags und von 6— $\frac{1}{2}$ 10 Uhr abends in Intervallen von 7 $\frac{1}{2}$ Minuten,
- in der Strecke Niederhoffstraße — Meidlinger Remise in Intervallen von 15 Minuten.

An Sonn- und Feiertagen verkehren die Wagen zum und vom Meidlinger Bahnhofs nach Bedarf in Intervallen von 7 $\frac{1}{2}$ Minuten.

Außerdem werden an diesen Tagen ab Meidling Bahnhof noch nach 11⁵⁰ nachts, Wagen im Anschluß an die ankommenden Südbahnzüge nach Bedarf abgelassen.

IV. Schottenring — Döbling (Gatterburggasse).

Erster Wagen:	ab Schottenring nach Döbling	früh	6 27
"	" Döbling zum Schottenring	"	6 15
"	" Sternwartestraße zum Schottenring	"	6 05
Letzter Wagen:	ab Schottenring mit Anschluß nach Ottakring, Hütteldorf und Meidling	nachts	10 39
"	" Schottenring mit Anschluß nach Ottakring und Meidling Remise	"	10 48
"	" Schottenring bis Döbling im Anschluß an den um 11 ²⁸ bei der Sternwartestraße anlangenden Wagen der Gürtelstrecke	"	11 10

Letzter Wagen: ab	Schottenring bis Sternwartestraße	nachts	11 30
"	Döbling mit Anschluß nach Hütteldorf	"	10 38
"	Döbling mit Anschluß nach Rußdorf, Ottakring und Meidling Kemise	"	10 50
"	Döbling bis Schottenring ohne Anschluß an die übrigen Strecken	"	11 00

Die Wagen folgen einander in Intervallen von 7½ Minuten.

An Sonn- und Feiertagen verkehren ab Mariahilferlinie, eventuell ab Meidlinger Bahnhof direkte Wagen via Sternwartestraße bis Döbling (Gatterburggasse) und retour.

V. Schottenring — Ende Liechtensteinstraße.

Erster Wagen: ab	Schottenring — Ende Liechtensteinstraße	früh	6 15
"	Ende Liechtensteinstraße — Schottenring	"	5 55
Letzter Wagen: ab	Schottenring — Ende Liechtensteinstraße	nachts	11 15
"	Ende Liechtensteinstraße — Schottenring	"	10 55
"	Schottenring — Ende Liechtensteinstraße (v. 1. Juni b. 31. August)	"	11 54
"	Ende Liechtensteinstraße — Schottenring (v. 1. Juni b. 31. August)	"	11 25

Die Wagen verkehren von 6¹⁵ früh bis 10⁴⁵ nachts ab Schottenring in 7½ Minuten, dann bis Schluß in 30 Minuten Intervallen.

VI. Sternwartestraße (Schottenring) — Rußdorf.

Erster Zug: ab	Sternwartestraße nach Rußdorf	früh	5 49
"	Schottenring nach Rußdorf	"	6 15
"	Rußdorf — Sternwartestraße und Schottenring	"	6 06
Letzter Zug: ab	Sternwartestraße nach Rußdorf	nachts	11 10
"	Schottenring nach Rußdorf	"	11 00
"	Rußdorf zur Sternwartestraße	"	11 36
"	Rußdorf zum Schottenring	"	10 51
"	Rußdorf zum Schottenring (vom 1. Juni bis 31. August)	"	11 06

Die Züge verkehren von 6¹⁵ früh bis 8³⁰ abends ab Schottenring, respektive 6²⁵ früh bis 8⁴⁰ abends ab Sternwartestraße nach Rußdorf in Intervallen von 15 Minuten, dann bis Schluß in 30 Minuten.

VII. Flügelbahn Grinzingerstraße — Heiligenstadt.

Erster Wagen: ab	Grinzingerstraße — Heiligenstadt	früh	6 14
"	Heiligenstadt — Grinzingerstraße	"	6 35
Letzter Wagen: ab	Grinzingerstraße — Heiligenstadt	nachts	10 29
"	Heiligenstadt — Grinzingerstraße	"	10 50
"	Grinzingerstraße — Heiligenstadt (vom 1. Juni bis 31. August)	"	10 59
"	Heiligenstadt — Grinzingerstraße (vom 1. Juni bis 31. August)	"	11 05

Die Wagen verkehren in beiden Fahrtrichtungen im Anschluß an die fahrplanmäßigen Züge der Hauptstrecke „Sternwartestraße (Schottenring) — Rußdorf“.

VIII. Westbahnlinie — Breitensee — Hütteldorf.

Erster Zug: ab	Westbahnlinie — Hütteldorf	früh	6 00
"	Hütteldorf — Westbahnlinie	"	5 55
"	Breitensee — Hütteldorf	"	5 37
"	Breitensee — Westbahnlinie	"	5 43
Letzter Zug: ab	Westbahnlinie — Hütteldorf	nachts	11 15
"	Hütteldorf — Westbahnlinie	"	10 40
"	Breitensee — Westbahnlinie	"	10 55
"	Hütteldorf — Breitensee	"	10 45

Die Züge verkehren vom Betriebsbeginn bis 10⁰⁰ abends ab Westbahnlinie, respektive 10⁴⁰ nachts ab Hütteldorf in Intervallen von 15 Minuten; dann bis Schluß nach und von Breitensee in Intervallen von 15 Minuten und nach und von Hütteldorf in Intervallen von 30, respektive 45 Minuten.

Hierüber faßte der Gemeinderat in der Sitzung vom 11. April folgenden Beschluß:

„Der von der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft mit Zuschrift vom 14. März 1902, Nr. 438, vorgelegte Fahrplänenwurf für den Sommer 1902 wird mit der Ausnahme genehmigend zur Kenntnis genommen, daß die Gemeinde Wien die Einführung entsprechender, täglich verkehrender Anschlußwagen auf der Strecke Grinzingerstraße—Heiligenstädterstraße an die Züge 267 (ab Schottenring 10 Uhr 30 Minuten nachts) und 272 (ab Rußdorf 11 Uhr 6 Minuten nachts) der Strecke Schottenring—Rußdorf für wünschenswert erachtet. Der Magistrat wird beauftragt, die k. k. n.-ö. Statthalterei zu ersuchen, bei Genehmigung des vorgelegten Fahrplanes der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft die Einführung von Anschlußwagen im Sinne dieses Beschlusses aufzutragen.“

Die Gesellschaft erklärte sich mit dem Schreiben vom 1. Mai, Nr. 828, zur Erfüllung dieses Wunsches bereit; übrigens fiel auch die diesbezügliche Entscheidung der k. k. n.-ö. Statthalterei, Erlaß vom 24. Mai, Z. 52.283, zugunsten der Gemeinde aus.

Winterfahrplan 1902—1903.

Für die Zeit vom 3. November 1902 ab sollte folgender Fahrplan gelten:

Fahrordnung (giltig ab 3. November 1902 bis auf Weiteres).

Die Wagen und Züge verkehren nach mitteleuropäischer Zeit.

I. Meidling Bahnhof—Mariahilferlinie—Sternwartestraße.

Erster Wagen:	ab Meidling Bahnhof	früh	6 ⁰²
"	Meidling Remise	"	5 ⁵⁶
"	Sternwartestraße	"	5 ⁴⁰
Letzter Wagen:	ab Meidling Bahnhof mit Anschluß nach Hütteldorf, Ottakring und Döbling	nachts	10 ³⁴
"	Meidling Bahnhof ohne Anschluß an die übrigen Strecken	"	11 ¹⁰
"	Sternwartestraße—Meidling Bahnhof	"	10 ¹⁰
"	Sternwartestraße—Meidling Remise mit Anschluß nach Ottakring und Hütteldorf	"	10 ³⁴

Der erste Wagen ab Sternwartestraße hat Anschluß an den um 6⁵² früh von Meidling abgehenden Südbahnzug Nr. 30a; ebenso verkehrt um 11¹⁰ nachts ein Wagen im Anschluß an den um 11⁰³ nachts in Meidling ankommenden Südbahnzug Nr. 99a bis Sternwartestraße.

Die Wagen folgen einander vormittag in Intervallen von 6—7 Minuten, nachmittags in Intervallen von 6 Minuten und verkehren alle Wagen zum und vom Meidlinger Bahnhof. An Sonn- und Feiertagen nach Bedarf in noch kürzeren Intervallen.

Außerdem werden an diesen Tagen ab Meidling Bahnhof noch nach 10¹⁰ nachts Wagen im Anschluß an die ankommenden Südbahnzüge nach Bedarf abgelassen.

II. Mariahilferlinie—Ende Ottakring.

Erster Wagen:	ab Mariahilferlinie	früh	6 ²⁰
"	Remise Ottakring nach Mariahilf	"	5 ⁴⁷
"	Schottenhof	"	6 ⁰³
Letzter Wagen:	ab Mariahilferlinie mit Anschluß nach Hütteldorf, Währing u. Döbling	nachts	11 ⁰⁰
"	Schottenhof bis Mariahilf mit Anschluß nach Döbling, Hütteldorf und Meidling	"	10 ⁰⁶
"	Schottenhof bis Lerchenfelderlinie	"	10 ³⁰

Die Wagen verkehren nach einander in folgenden Intervallen:

Von 6⁰³ früh bis 1⁰¹ nachm. ab Schottenhof, resp. 1⁰² ab Mariahilf alle 6—7 Minuten.

" 1⁰¹ nachm. " 7⁴⁹ abds. " " " 8³² " " " 6 " "

" 7⁴⁹ abds. " Schluß " " " — " " " 8 " "

An Sonn- und Feiertagen nach Bedarf in noch kürzeren Intervallen.

III. Kärntnerstraße—Meidling Bahnhof, resp. Meidling Remise.

Erster Wagen:	ab Kärntnerstraße—Meidling Bahnhof	früh	6 ⁰⁰
"	Kärntnerstraße—Meidling Remise	"	6 ⁰⁰
"	Meidling Bahnhof—Kärntnerstraße	"	6 ⁰³
"	Meidling Remise—Kärntnerstraße	"	5 ¹⁹
Letzter Wagen:	ab Kärntnerstraße—Meidling Bahnhof	nachts	10 ²⁷
"	Kärntnerstraße—Meidling Remise	"	11 ⁴⁶
"	Meidling Bahnhof—Kärntnerstraße	10 ⁰³ , resp.	11 ¹⁰
"	Meidling Remise—Kärntnerstraße	"	9 ⁴¹

Der erste Wagen ab Kärntnerstraße hat Anschluß an den um 6⁵² früh von Meidling abgehenden Südbahnzug Nr. 30a; ebenso verkehrt um 11¹⁰ nachts ein Wagen im Anschluß an den um 11⁰³ nachts in Meidling ankommenden Südbahnzug Nr. 99a bis Kärntnerstraße.

Die Wagen folgen einander in der Strecke Kärntnerstraße—Niederhofstraße in Intervallen von 7½ Minuten; in den Strecken Niederhofstraße—Meidlinger Bahnhof, respektive Meidlinger Hauptstraße in Intervallen von 15 Minuten. An Sonn- und Feiertagen nach Bedarf in noch kürzeren Intervallen.

Außerdem werden an diesen Tagen ab Meidlinger Bahnhof noch nach 11¹⁰ nachts Wagen im Anschluß an die ankommenden Südbahnzüge nach Bedarf abgelassen.

IV. Schottenring—Döbling (Ende Gymnasiumstraße).

Erster Wagen:	ab Schottenring nach Döbling	früh	6 ²⁷
"	Sternwartestraße—Schottenring	"	6 ⁰⁴
"	Döbling nach Schottenring	"	6 ³⁵
Letzter Wagen:	ab Schottenring mit Anschluß nach Ottakring, Hütteldorf und Meidling	nachts	10 ¹⁹
"	Schottenring ohne Anschluß an die genannten Strecken	"	11 ⁰⁴
"	Döbling mit Anschluß nach Ottakring, Hütteldorf und Meidling	"	10 ²⁰
"	Döbling zum Schottenring mit Anschluß nach Rußdorf	"	10 ³⁵

Die Wagen folgen einander bis 10⁰⁴ abends ab Schottenring, respektive 10⁰⁰ ab Döbling in Intervallen von 7½ Minuten, dann bis Schluß in 15 Minuten Intervallen.

Außerdem verkehren an Sonn- und Feiertagen nach Bedarf direkte Wagen ab Mariahilferlinie bis Döbling (Ende Gymnasiumstraße) und retour.

V. Schottenring — Ende Liechtensteinstraße.

Erster Wagen:	ab Schottenring — Rußdorf	früh	6 15
"	Rußdorf — Schottenring	"	6 06
"	Schottenring — Ende Liechtensteinstraße	"	6 15
"	Ende Liechtensteinstraße — Schottenring	"	5 55
Letzter Wagen:	ab Schottenring — Rußdorf	nachts	11 00
"	Rußdorf — Schottenring	"	10 36
"	Schottenring — Ende Liechtensteinstraße	"	11 00
"	Ende Liechtensteinstraße — Schottenring	"	10 55

Die Wagen verkehren bis Viriotplatz, respektive Ende Liechtensteinstraße in Intervallen von 7 $\frac{1}{2}$ Minuten.

Alle 22 $\frac{1}{2}$ Minuten verkehrt ein direkter Wagen vom Schottenring nach Rußdorf und retour.

VI. Sternwartestraße (Schottenring) — Rußdorf.

Erster Zug:	ab Sternwartestraße — Rußdorf	früh	5 40
"	Schottenring — Rußdorf	"	6 15
"	Rußdorf — Sternwartestraße, respektive Schottenring	"	6 06
Letzter Zug:	ab Sternwartestraße — Rußdorf	nachts	11 10
"	Schottenring — Rußdorf	"	11 00
"	Rußdorf — Schottenring	"	10 36
"	Rußdorf — Sternwartestraße	"	11 36

Die Züge folgen einander bis 8 $\frac{25}{60}$ abends ab Sternwartestraße, respektive 8 $\frac{36}{60}$ abends ab Rußdorf in Intervallen von 22 $\frac{1}{2}$ Minuten, dann bis Schluß in Intervallen von 30 Minuten.

VII. Flügelbahn Grinzingerstraße — Heiligenstadt.

Erster Wagen:	ab Grinzingerstraße — Heiligenstadt	früh	6 14
"	Heiligenstadt — Grinzingerstraße	"	6 05
Letzter Wagen:	ab Grinzingerstraße — Heiligenstadt	nachts	10 14
"	Heiligenstadt — Grinzingerstraße	"	10 05

Die Züge verkehren in beiden Fahrrichtungen im Anschluß an die fahrplanmäßigen Züge der Hauptstrecke „Sternwartestraße (Schottenring) — Rußdorf“.

VIII. Westbahnlinie — Breitensee — Hütteldorf.

Erster Zug:	ab Breitensee — Westbahnlinie	früh	5 58
"	Breitensee — Hütteldorf	"	5 52
"	Westbahnlinie — Hütteldorf	"	6 15
"	Hütteldorf — Westbahnlinie	"	6 10
Letzter Zug:	ab Westbahnlinie — Hütteldorf	nachts	11 08
"	Hütteldorf — Westbahnlinie	"	10 25
"	Hütteldorf — Breitensee	"	11 40
"	Breitensee — Westbahnlinie	"	10 43

Die Züge folgen einander bis 8 $\frac{45}{60}$ abends ab Westbahnlinie, respektive 9 $\frac{25}{60}$ ab Hütteldorf in Intervallen von 15 Minuten; dann bis Schluß nach und von Breitensee in Intervallen von 15 Minuten und nach und von Hütteldorf in Intervallen von 30 Minuten. An Sonn- und Feiertagen nach Bedarf in noch kürzeren Intervallen.

Hierüber erging der Gemeinderatsbeschluß vom 21. November 1902, Z. 13.071:

„Der von der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft i. L. vorgelegte Minimalfahrplan für den Winter 1902/03 wird gemäß § 10 des Übereinkommens vom 5. August 1902 genehmigt. Die Gemeinde spricht jedoch die Erwartung aus, daß einer etwa infolge Eröffnung des elektrischen Betriebes auf den einzelnen Linien eintretenden Vermehrung der Frequenz durch Verwendung von Beiwagen entsprochen wird.“

Behufs Ermittlung der Frequenz spricht sich die Gemeinde dafür aus, daß im zweiten Monate des Betriebes Zählungen vorgenommen werden, zu welchem Behufe der Magistrat im Einvernehmen mit der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft das Weitere zu veranlassen hat.

Am Schlusse des Berichtsjahres betrug die gesamte Streckenlänge 30·7 km, die Verkehrsgeleislänge 57·8 km, die Zahl der Wagen für den Pferdebetrieb 91, für den Dampfbetrieb 10, für beide Betriebsarten 104; die Zahl der Wagen im ganzen 205, der Lokomotiven 29, der Pferde 564. Im Laufe des Jahres wurden 9,613.524 Fahrgäste befördert und 3,574.978 Wagenkilometer zurückgelegt. Die Betriebseinnahmen betragen 1,457.288 K 75 h, die Betriebsausgaben 1,679.660 K 66 h.

d) Brücken.

1. Neubau von Brücken.

1. Bau des Rustersteiges im XIV. Bezirke. — Auf Grund der durch die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien anfangs Februar des Berichtsjahres vorgelegten Rechnung wurde am 21. Februar 1902 die Schlußkollaudierung abgehalten. Die Gesamtkosten des Baues belaufen sich laut Schlußrechnung auf 309.701 K.

2. Bau des Degengassensteiges im XVI. Bezirke. — Das im Februar vom Stadtbauamte vorgelegte Detailprojekt mit dem Gesamterfordernisse von 22.631 K wurde vom Stadtrate mit Beschluß vom 18. April und vom k. k. Eisenbahnministerium mit dem Erlasse vom 10. Juli, B. 24.633 ex 1901 genehmigt. Bei der politischen Begehung am 12. August wurde der politische Konsens ex commissione erteilt. Mit dem Stadtratsbeschlusse vom 19. September wurden dem Schlossermeister Johann Janisch die sämtlichen Arbeiten übertragen. Die Montagearbeiten der Eisenkonstruktion wurden am 3. Dezember begonnen.

3. Bau des Kleistgassensteiges im III. Bezirke. — Das vom Stadtbauamte im Jänner vorgelegte Detailprojekt für die Erbauung eines eisernen Gehsteiges wurde vom Stadtrate mit Beschluß vom 19. September genehmigt. Da die Verhandlungen mit dem Eigentümer der Kat.-Parz. 1194/2, Arthur Ehrenfest, abermals kein günstiges Resultat ergaben, wurde mit Gemeinderatsbeschlusse vom 30. September der Antrag wegen Expropriation dieser Parzelle genehmigt; dem Übereinkommen mit der Wiener Baugesellschaft, wonach gegen unentgeltliche Abtretung eines Teiles der Kat.-Parz. 1195/10 für die Anlage der Abgangstiegen die Verbauung des restlichen Teiles dieser Kat.-Parz 1195/10 unter gewissen Bedingungen der Gesellschaft gestattet wurde, stimmte der Gemeinderat zu.

4. Bau des Übergangsteiges in der Richardgasse über die Verbindungsbahn im III. Bezirke. — In Abänderung des Stadtratsbeschlusses vom 22. Mai, womit die Überbrückung der Verbindungsbahn im Zuge der Strohgasse beschlossen worden war, wurde bei einer über Anregung der Bezirksvertretung des III. Bezirkes am 24. Juni abgehaltenen Lokalkommission der Antrag gestellt, die projektierte Brücke im Zuge der Richardgasse herzustellen. Das vom Stadtbauamte verfaßte Detailprojekt wurde am 10. Dezember dem Magistrate behufs weiterer Verhandlungen mit der k. k. Staatsbahn-Direktion vorgelegt.

5. Bau der Hohen Brücke über den Tiefen Graben im I. Bezirke. Mit dem Stadtratsbeschlusse vom 16. April wurde das generelle Projekt der Firma A. Biro genehmigt. Das Detailprojekt für die Eisenkonstruktion und die Mauerwerksarbeiten wurde von der Firma A. Biro im Einvernehmen mit dem Stadtbauamte ausgearbeitet und gegen Ende des Jahres zur Genehmigung vorgelegt.

2. Erhaltung bestehender Brücken.

a) Donaukanalbrücken.

1. Kaiser Franz Josef-Regierungs-Jubiläumsbrücke. — Mit dem Stadtratsbeschlusse vom 23. Oktober wurde der Kostenanschlag für die Rekonstruktion des beiderseitigen Fußwegbelages samt Längshölzern, sowie die Erneuerung des Anstriches der Eisenkonstruktion mit dem Gesamterfordernisse von 10.702 K genehmigt. Die Arbeiten wurden im Oktober mit Ausschluß der Anstreicherarbeiten vollendet; letztere mußten wegen der vorgeschrittenen Jahreszeit auf das Jahr 1903 verschoben werden,

2. Augartenbrücke. — Mit dem Stadtratsbeschlusse vom 6. August wurde der Kostenschlag für die Rekonstruktion der Augartenbrücke mit dem Erfordernisse von 20.592 K genehmigt. Mit dem Stadtratsbeschlusse vom 13. November wurde für die umfangreichen Mehrarbeiten an der Eisenkonstruktion der Betrag von 3000 K genehmigt. Die bezüglichen Arbeiten wurden im Laufe der Monate September und Oktober bis auf geringfügige Anstrich- und Holzstöckelpflasterungsarbeiten vollendet.

3. Sonstige kleinere Erhaltungsarbeiten an den Donaukanalbrücken erforderten einen Kostenaufwand von 4836 K.

b) Erhaltung sonstiger Brücken.

1. Ruhstandbrücke in Albern über den Schwechater Werksbach. — Der Kostenvoranschlag für die Rekonstruktion dieses Objektes wurde zufolge Stadtratsbeschlusses vom 13. November mit einem veranschlagten Kostenerefordernisse von 2090 K genehmigt. Die Arbeiten wurden im November im kurrenten Wege ausgeführt.

2. Adlerbrücke in Kaiser-Ebersdorf über den Schwechater Werksbach. Der für die Rekonstruktion dieser Brücke vorgelegte Kostenschlag mit dem veranschlagten Kostenerefordernisse von 2780 K wurde vom Stadtrate mit Beschluß vom 13. November genehmigt. Die Arbeiten wurden im Laufe des Dezember im kurrenten Wege ausgeführt.

3. Mühlenbrücke in Kaiser-Ebersdorf über den Schwechater Werksbach. — Der Kostenschlag für die Rekonstruktion dieser Brücke wurde mit dem Stadtratsbeschlusse vom 13. November mit dem Kostenerefordernisse per 2575 K genehmigt.

4. Brücke der Landstraße Hauptstraße über die Stadtbahn. — Der Kostenschlag für die Erneuerung des Granitpflasters der Fahrbahn dieser Überbrückung wurde mit dem Stadtratsbeschlusse vom 10. Juli genehmigt. Die Arbeiten wurden im August ausgeführt, die Gesamtkosten betragen 5305 K.

e) Wasserstraßen.

1. Donauregulierung.

Im Baujahre 1902 wurden in der n.-ö. Donaustrecke von der Ispermündung (km 136·5 oberhalb Wien) bis an die Landesgrenze gegen Ungarn bei Theben (km 49·0 unter Wien) 27 Neubauten ausgeführt, und zwar:

1. Rekonstruktion und Ausbau des Leitwerkes unterhalb Ybbs.
2. Uferbau von Gottsdorf bis Mehling (Abschlußbau bei Gottsdorf).
3. Regulierungsbau oberhalb Böchlarn.
4. Regulierungsbauten bei Melk.
5. Hufschlagsbau unterhalb Grimling.
6. Verbesserung der Ländeverhältnisse bei Stein und Krems.
7. Abschlußbau zwischen dem Weidenhausen und dem II. Warmbadzuschuß.
8. Verstärkung des Nordwestbammes. — Im Berichtsjahre wurde sowohl

die Verstärkung von Bisamberg bis Stockerau als auch die vom Donau-Konkurrenz-ausschusse durchgeführte Regulierung des Donaugrabens im Rückstaubereiche der Donauhochwässer beendet. Damit sind nunmehr alle jene umfangreichen Arbeiten im Gebiete zwischen Stockerau und Lang-Enzersdorf durchgeföhrt, die in Zukunft einen Schutz dieses Gebietes gegen Überschwemmungen zu bilden haben.

9. Fortsetzung der kurrenten Arbeiten für die Anlage des Ruchelauer Hafens. — Die Gesamtleistung der Bauunternehmung beträgt mit Ende des Berichtsjahres 29.912 m³ Bruchsteine, 24.724 m³ Pflastersteine, 61.700 m² Pflasterherstellungen, 619.078 m³ Baggerung.

10. Herstellung von Wasserlaufobjekten im Ruchelauer Hafen. — Diese Arbeiten wurden im Offertwege mit Ausschluß der Lieferung der Eisenkonstruktion der Firma Redlich & Berger übertragen. Die bewilligte Bausumme beträgt 47.104 K. Bis zum Schlusse des Berichtsjahres wurde der größte Teil der Arbeiten vollendet.

Die Eisenkonstruktion zu den Wasserablaufobjekten (Schützen, Schützgitter, Steig-eisen zc.) wurde der Firma Jg. Gridl mit dem Betrage von 4297 K übertragen. Die Arbeiten am sogenannten Waldgraben konnten vorläufig nicht ausgeführt werden, weil die Verhandlungen mit der Gemeinde Wien noch nicht abgeschlossen sind.

11. Die Straßenherstellungen im Ruchelauer Hafen wurden mit einem Kostenanschlage von 141.510 K an die Firma Redlich & Berger vergeben.

Außer den unter 9—11 genannten Arbeiten hat die Donauregulierungs-Kommission auf ihre Rechnung durch die k. k. Staatsbahn-Direktion ein eisernes Geländer auf der Stützmauer der Franz Josefbahn zur Abgrenzung gegen das Hafenplateau um den Betrag von 7322 K und die mit der Hafenanlage in Verbindung stehende Verlängerung des Bahnobjektes in km 8.273 mit dem Erfordernisse von 1273 K herstellen lassen.

12. Ausbau der Rahlenbergerlände am Ende des Ruchelauer Hafens. — Um das Ruchelauer Hafenplateau gegen die Rahlenberger Hafenausfahrt entsprechend dem Projekte für die Hafenanlage abschließen zu können, mußte ein Teil des in Verhandlung stehenden Projektes für den Ausbau der Rahlenbergerlände im veranschlagten Betrage von 25.000 K noch im Berichtsjahre zur Ausführung gebracht werden. Die Arbeiten wurden der Bauunternehmung Redlich & Berger übertragen.

13. Fortsetzung der Arbeiten zur Vollendung und Ergänzung der Niederwasserregulierung im Wiener Durchstiche. — Im laufenden Jahre wurden die Rutenbaggerungen auf den Wendepätzen unterhalb der Kronprinz Rudolfsbrücke und unterhalb der Stadlauerbrücke ausgeführt und das Baggermaterial im Ausmaße von 139.760 m³ teils am Dammhafen, teils am Kernschen Landungsplazze zur Anschüttung gebracht. Am linken Ufer gelangten 42 niedrige Wasserbuhnen zur Ausführung, um den Stromstrich am rechten Ufer des Durchstiches zu erhalten, bezw. dorthin zu verlegen.

Nach den Aufnahmen des Stromgrundes im Durchstiche vom Herbst 1902 ergibt sich die seichteste Stelle des Talweges mit 3.7 m unter Null, so daß gegenwärtig selbst bei niedrigem Wasserstande in der Schiffsahrtsperiode eine minimale Wassertiefe von 2 m vorhanden ist.

14. Fortsetzung und Beendigung der kurrenten Arbeiten für die Anlage des Freudenauer Winterhafens. — Die von der Allgemeinen österreichischen Bau-gesellschaft auszuführenden Arbeiten, das sind die Baggerungsarbeiten, Steinlieferungen, Pflasterungen und Straßenherstellungen, wurden im Herbst vollendet. Die Gesamt-leistung bei dieser Hafenanlage beträgt: 67.723 m³ Steinwürfe, 102.578 m² Pflasterherstellungen, 1.991.786 m³ Baggerung und 55.097 m² Straßenherstellung.

Mit Beendigung dieser Arbeiten war die eigentliche Winterhafenanlage vollendet. Am 28. Oktober fand die feierliche Eröffnung des Hafens durch Seine Majestät den Kaiser statt.

15. Herstellung eiserner Abortanlagen im Freudenauer Winterhafen. — Im Berichtsjahre gelangten 14 Bedürfnisanstalten im Rahmen des bewilligten Kredites von 24.000 K zur Aufstellung. Die Unterbauarbeiten wurden der Unternehmung Schimigek & Anderle, die Lieferung und Aufstellung der eisernen Bedürfnisanstalten selbst der Firma Beeß übertragen.

16. Herstellung der Hochquellenwasserleitung im Freudenauer Hafen. — Wegen Versorgung des Winterhafens mit Hochquellenwasser wurde ein Übereinkommen zwischen der Donauregulierungs-Kommission und der Gemeinde Wien getroffen, wonach die Gemeinde auf Rechnung der Donauregulierungs-Kommission die Wasserleitung entlang der Hafennittel- und Seitenstraße noch bis zum Ende des Berichtsjahres ausgeführt hat. Für die Herstellung dieser Leitungen hat die Donauregulierungs-Kommission Teilkredite von zusammen 58.000 K genehmigt.

Um den Hafen seiner Bestimmung als Winterstand für die Schiffe zuführen zu können, wurden noch folgende Vorkehrungen getroffen:

- a) Herstellung einer provisorischen Petroleumbeleuchtung;
- b) Beistellung eines Verwaltungsgebäudes, zu welchem Zwecke das von der Allgemeinen österreichischen Baugesellschaft seinerzeit als Baukanzlei hergestellte Gebäude käuflich erworben wurde;
- c) Herstellung einer Telephonleitung von der Stadt bis zum Hafenverwaltungsgebäude;

d) Ausführung von Schlagbrunnen, da bis zum Ende des Berichtsjahres die Hochquellenleitung noch nicht auf alle Teile des Hafenplateaus ausgedehnt werden konnte.

Der Winterstand im Freudenauer Hafen betrug mit Ende des Berichtsjahres 254 Schiffe, darunter 16 Dampfschiffe und 172 Schlepper. Die eingehobene Winterstandsgebühr betrug 9172 K 96 h.

Die Verhandlungen wegen Geleisanlagen im Hafen, wegen elektrischer Beleuchtung desselben, ferner die Studien über die Ausgestaltung des Hafens zu einem Verkehrshafen sind im Zuge.

17. Abschlußbau und Leitwerk vom Fischamender Durchstich bis zum Orther Ufer (Objekt II, linkes Ufer.)

18. Beendigung des Marchfeldschußdammes, und zwar: Hauptdamm km 42·35 bis zum Rußbache, Rückstandamm am Rußbache, rechtes Ufer, Hauptdamm am Rußbache, linkes Ufer, zwischen Rußbach und Stempfelbach, zwischen Stempfelbach und Schloßhof und endlich Rohrdurchlässe am Rußbache, linkes Ufer.

19. Anlieferung und Montierung der Eisenkonstruktion für die Rußbachbrücken durch die Firma Albert Wilde & Co. in Wien.

20. Beistellung und Verlegen von Brücken und Warnungstafeln für die Rußbachbrücken.

21. Bedielung der Rußbachbrücken.

22. Hölzerne Schutzgeländer zu den Wegrampen am Marchfeldschußdamme und den Rußbachdämmen.

23. Schützenzüge zu den Seiten am Rußbachdamme.

24. Eiserner Schutzgelder an der Schloßhoferstraße.

25. Binnigrafen zum Stempfelbachsiele.

26. Herstellung von Hochwasser-Expositursgebäuden.

27. Regiearbeiten am Marchfeldschußdamme.

Außer diesen Neubauten wurden noch 44 weitere Erhaltungsbauten, bezw. Arbeiten zur Behebung von Elementarschäden ausgeführt.

Finanzielle Gebarung des Donauregulierungsfonds.

Mit Ende des Jahres 1901 verblieb laut Rechnungsabchluß ein Kaffereft von 151.831 K 99 h. Die Gesamteinnahmen des Jahres 1902 betragen mit Einichluß des Kaffereftes 12,768.060 K 09 h, die Ausgaben 12,697.143 K 03 h. Es verbleibt fonach mit Ende Dezember 1902 ein barer Kaffereft von 70.917 K 06 h.

Die eigenen Einnahmen des Donauregulierungsfonds aus dem Erlöse verkaufter Gründe und den Pacht- und Mietzinsen, aus dem Erlöse für Materialien, Pläne und Forstprodukte zc. betragen in den Jahren 1882 bis 1901 zusammen 18,556.749 K 97 h, im Jahre 1902 786.889 K 50 h, zusammen 19,343.639 K 47 h.

Die eigenen Einnahmen des Donauregulierungsfonds im Berichtsjahre find folgende:

1. Erlös aus Fondsgründen	337.256 K 06 h
2. Kauffchillings=Interessen	89.147 " 16 "
3. Miet- und Pachtzinsc	357.280 " 66 "
4. Erlös für Pläne	4 " 70 "
5. Erlös für Materialien.	681 " 10 "
6. Forstnutzungen	2519 " 82 "
zusammen	786.889 K 50 h

Zufolge der Beschlüsse der Donauregulierungs-Kommission find aus diesen Einnahmen nachstehende im Berichtsjahre gemachten Ausgaben zu decken:

1. Die Steuern	9.891 K 13 h
2. Die Auslagen für die Erhaltung der Kaiser Franz Josefsbrücke	29.684 " 08 "
3. Die Parzellierungs- und Anichüttungsauslagen	190.383 " 26 "
4. Die Auslagen für die Kaiserstraße	5.980 " 91 "
5. Die Kosten für die Baggerungen bei den Landungsplätzen.	6.861 " 33 "
6. Die Regiequote	22.000 " — "
7. Die Passivinteressen	113.514 " 34 "
8. Die rückersehten Vorschüsse an den Baufonds	234.214 " 18 "
zusammen	612.529 K 23 h

Es ergibt sich fonach für das Berichtsjahr ein Überschuf von 174.360 K 27 h, der zu gleichen Teilen bereits an die drei Kurien abgeführt worden ist.

Weiters bestanden mit Ende Dezember noch folgende Aktiven des Donau-regulierungsfonds (nebst dem mit Ende 1902 verbliebenen Barcafferefte von 70.917 K 06 h):

1. Die Baugründe auf dem rechten Ufer der Donau bei Wien oberhalb der Stadlauerbrücke im Ausmaße von 1,599.001·74 m². Nach Abzug der keinen Ertrag liefernden Gründe (Wäder, öffentliche Landungsplätze und öffentliche Zugänge) ergibt sich dafür ein Wert von 44,063.878 K 40 h
2. Die Baugründe am linken Ufer im Ausmaße von 291.942·30 m² im Werte von 855.197 " 20 "
3. Das rechtsseitige Terrain unterhalb der Stadlauerbrücke im Ausmaße von 1,940.592·29 m² mit einem Werte (nach Abzug der ertraglosen Flächen, insbesondere der Flächen des Winterhafens) von 1,979.244 " — "

4. Das Fundationsterrain mit einer Fläche von 776·61237 ha mit einem der derzeitigen Nutzung entsprechenden Werte von	150.000 K — h
5. Das Terrain des alten Stromes im Ausmaße von 266·83146 ha 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 Karlplatz Nr. 11 im Bauwerte (ohne Grundwert) von . . .	144.000 „ — „
8. Wert der Bauhütten, Inventargegenstände und Bibliothek 37.940 „ — „	
9. Forderungen der Donauregulierungs-Kommission an rückständigen und künftig fällig werdenden Kaufschillingsresten, an rückständigen Zinsen für solche Kaufschillinge, an rückständigen Miet- und Pachtzinsen z. einschließlich des Kafferesstes	32,424.716 „ 40 „
zusammen . .	85,851.296 K — h

Verkauft wurden im Berichtsjahre an Grundstücken im ganzen 5530·75 m².

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

Nachdem bereits im Jahre 1901 der größte Teil der kurrenten Raimauern vollendet worden war, erübrigte für das Berichtsjahr nur noch die Herstellung einiger schwieriger Raimauerpartien, die bis auf den Ausbau einer 30 m langen Strecke längs des rechtsufrigen Widerlagers der Augartenbrücke auch im Laufe des Berichtsjahres erfolgte.

Im April hat die Donauregulierungs-Kommission die Detailpläne für den Bau der Raimauern in der Strecke Franzensbrücke bis Verbindungsbahnbrücke vorgelegt, in denen der Hauptforderung der Gemeinde, bezweckend eine entsprechende Verlegung der Trasse der Raimauer gegen das rechte Ufer zu, im Interesse der allfälligen Durchführung einer elektrischen Straßenbahnlinie am Vorkai, Rechnung getragen wurde. Diesem Projekte wurde mit dem Stadtrats- und Gemeinderatsbeschlusse vom 28., beziehungsweise 31. Mai unter verschiedenen Bedingungen bezüglich der Bauausführung zugestimmt, wobei auch die zeitweise und dauernde Überlassung der benötigten kommunalen Grundflächen genehmigt worden ist.

Infolge der Ausführung der Raimauern bei der Augartenbrücke wurde es notwendig, die vier bogenförmigen Flügelmauern abzutragen; diesen Arbeiten erteilte der Stadtrat mit dem Beschlusse vom 3. März unter verschiedenen Bedingungen die Zustimmung.

Im Februar legte die Donauregulierungs-Kommission die Detailprojekte für die Herstellung der definitiven Raimauer beim sogenannten „scharfen Eck“, d. i. bei Dr.-Nr. 91 der Oberen Donaustraße vor.

Zu diesem Projekte nahm der Stadtrat in seiner Sitzung vom 19. April in folgender Weise Stellung:

I. Die Gemeinde Wien stimmt dem Projekte für die sofortige Herstellung der definitiven Stützmauer gegenüber dem Hause Dr.-Nr. 91 Obere Donaustraße unter der Bedingung zu, daß die Donauregulierungs-Kommission auf ihre Kosten das Haus einlöst und die beim Demolieren desselben auf Straßengrund entfallende Teilfläche unentgeltlich und lastenfrei der Gemeinde Wien übergibt und den Hauptammelfkanal auf ihre Kosten auf zirka 18 m Länge umlegt.

II. Der Ausführung einer provisorischen Stützmauer, wobei die Vorkaibreite auf 5·20 m, die Fahrbahnbreite der Oberen Donaustraße auf 6·0 m reduziert wird, stimmt die Gemeinde Wien unter der Bedingung zu, daß wasserseitig ein schwebendes Trottoir auf Konsolen herzustellen und nach erfolgtem Umbau des Hauses Dr.-Nr. 91 diese Stützmauer zu kassieren und durch eine definitive zu ersetzen ist.

III. Der Ausführung einer definitiven Stützmauer unter Reduktion der Vorkaibreite auf 7.45 m, der Fahrbahnbreite auf 4.30 m, stimmt die Gemeinde Wien unter der Bedingung zu, daß wasserseitig ein Schwebetrottoir auf Konsolen hergestellt, der Gemeinde Wien ein Beitrag von 20.000 K zur Straßenverbreiterung geleistet und daß nach erfolgter Demolierung des Hauses Dr.-Nr. 91 Obere Donaustraße die definitive Aufmauerung der Stützmauer und Kaffung des Schwebetrottoirs auf Kosten der Donauregulierungs-Kommission zu erfolgen hat.

Für alle sub I bis III erwähnten Varianten wurde weiters bedungen, daß

1. die Fundamente der Stützmauer gleich tief mit dem Sammelkanale gehalten und bei den Varianten I und III das Erdreich über den Kanal behufs Entlastung bei den Erdaushubarbeiten bereits vorher entfernt wird;

2. daß die Umlegung der Gasrohrleitung auf Kosten der Donauregulierungs-Kommission durch Organe der städtischen Gaswerke erfolgt;

3. daß die Donauregulierungs-Kommission alle Arbeiten im Einvernehmen mit dem Stadtbauamte und der Betriebsdirektion der städtischen Gaswerke durchführt;

4. daß die Donauregulierungs-Kommission der Gemeinde Wien für alle Schäden, die infolge ihrer Arbeiten an städtischen Objekten, das ist insbesondere am Hauptsammelkanal und der Gasrohrleitung erwachsen, ersatzpflichtig ist und ihr auch für allein folge dieser Arbeiten seitens dritter Personen etwa erhobenen Ansprüche aufzukommen hat;

5. daß wegen Anbringung der Abgangstiege bei Profil + 730, welche parallel zur Geländerrichtung anzubringen ist, ferner wegen der Detailsituierung das Einvernehmen mit dem Stadtbauamte zu pflegen ist.

Eine endgiltige Vereinbarung ist in dieser Angelegenheit noch nicht erfolgt.

Mit dem Stadtratsbeschlusse vom 10. April wurde das vom Stadtbauamte verfaßte generelle Projekt für die Unterfahrung des linksseitigen Wallastarmes der Stefaniebrücke (zum Zwecke der Ermöglichung einer Straßenbahn am Vorkai in der flußabwärtigen Verlängerung der Dampftramwaylinie) genehmigt und der Donauregulierungs-Kommission behufs Berücksichtigung bei dem Projekte für die anschließenden Vorkaistützmauern überjendet.

Ferner wurde mit dem Stadtratsbeschlusse vom 11. April das von der Donauregulierungs-Kommission vorgelegte Projekt für die Anbauten bei der Stefaniebrücke unter verschiedenen Bedingungen genehmigt.

Mit dem Gemeinderatsbeschlusse vom 30. September wurde dem Detailprojekte für die provisorischen Abschlüsse der Kai- und Stützmauern bei der Ferdinands- und Aspernbrücke gleichfalls unter verschiedenen Bedingungen zugestimmt. Die Stützmauer bei der Lilienbrunnengasse und das dort befindliche Stiegenobjekt wurde in Entsprechung eines diesfälligen Wunsches der Gemeinde bereits mit Rücksicht auf die spätere Erbauung einer Brücke im Zuge der Rotenturmstraße und Lilienbrunnengasse angelegt und dimensioniert.

Die Versicherung des Mittelpfeilers bei der Ferdinandsbrücke durch Rekonstruktion des Steinwurfes, welche bei der wasserrechtlichen Verhandlung am 22. Februar 1901 betreffend die Verstärkung der Ferdinandsbrücke von der Gemeinde verlangt worden war, wurde von der Donauregulierungs-Kommission zur Ausführung gebracht.

Da die Donauregulierungs-Kommission wegen der Schwierigkeiten bei der Einlösung einzelner Grundflächen für den Bau des Umschlagplatzes am Erdbergermais die äußere Begrenzung dieses Umschlagplatzes abändern und denselben flußabwärts verschieben wollte, so hat die Gemeinde auf Grund des Stadtratsbeschlusses vom 30. Mai der Donauregulierungs-Kommission den Gegenvorschlag gemacht, daß die ursprüngliche Begrenzung des Umschlagplatzes zu bleiben hätte, wogegen die Gemeinde Wien jedoch bereit wäre, einen Beitrag zur Einlösung der genannten Parzellen zu leisten.

Ferner wurden zwischen der Gemeinde Wien und der Donauregulierungs-Kommission Verhandlungen wegen Überlassung öffentlicher und im Besitze der Gemeinde Wien und des Bürgerhospitalfonds befindlicher Grundflächen zur Anlage dieses Umschlagplatzes gepflogen. Mit Stadtratsbeschlusse vom 27. Februar wurden verschiedene solcher Grundflächen der Donauregulierungs-Kommission zum Zwecke der Anschließung des Umschlagplatzes überlassen, wobei die Austragung der Frage der Entschädigung und die Stellung weiterer Bedingungen auf Grund eines von der Donauregulierungs-Kommission vorzulegenden Spezialplanes, sowie die eventuelle Schadloshaltung des Bürgerhospitalfonds für den Fall, als durch diese Anschließung eine Schädigung seiner Grundflächen stattfinden sollte, vorbehalten wurde.

Der Verkauf der dem Bürgerhospitalfonds gehörigen Kat.-Parz. 2352 und 2354 am Erdbergermaiß zum Zwecke der Anschließung an die Donauregulierungs-Kommission wurde genehmigt.

Mit dem Stadtratsbeschlusse vom 30. Juni wurden verschiedene Bedingungen für die Herstellung des Umschlagplatzes festgesetzt, die sich insbesondere auf den Verkehr auf den Straßenzügen des Umschlagplatzes und auf den Bestand und die Herstellung von städtischen Objekten bezogen.

3. Herstellung des österreichischen Wasserstraßennetzes.

Auf Grund des § 3 des Gesetzes vom 11. Juni 1901, N.-G.-Bl. Nr. 66, bzw. des § 7 der Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 11. Oktober 1901, N.-G.-Bl. Nr. 163, haben die Landesauschüsse der am Baue der Wasserstraßen beteiligten Länder, sowie die Regierung die Mitglieder und Ersatzmänner des Wasserstraßenbeirates zu Beginn des Berichtsjahres ernannt, und ist die bezügliche Publikation am 11. Februar in der „Wiener Zeitung“ erfolgt. Nach derselben befinden sich unter den vom niederösterreichischen Landesauschusse ernannten Mitgliedern und Ersatzmännern auch der Bürgermeister Dr. Karl Lueger als Mitglied und der Vizebürgermeister Josef Strobach als Ersatzmann des Beirates. Von der Regierung wurde unter anderen der Stadtbaudirektor Oberbaurat Franz Berger in diese Körperschaft berufen.

Der Beirat hat sodann für Beratungen rein technischer Natur ein Subkomitee gewählt, welches seine Tätigkeit im Juni aufnahm und zunächst die grundlegenden Prinzipien, welche beim Baue der Wasserstraßen Anwendung finden sollen, festsetzte.

In der Zeit vom 29. Juni bis 4. Juli tagte in Düsseldorf der IX. internationale Binnenschiffahrts-Kongreß, bei welchem die Gemeinde durch den Vizebürgermeister Dr. Josef Neumayer und den Magistratsrat Dr. August Rächtern vertreten war.

Bei der hervorragenden volkswirtschaftlichen Bedeutung, welche speziell der Donau-Oder-Kanal für Wien hat, wurde zufolge Gemeinderatsbeschlusses vom 21. November an das k. k. Handelsministerium folgende Petition gerichtet:

„Der Gemeinderat der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien hat die Denkschrift des k. k. Handelsministeriums über das Bauprogramm der auf Grund des Gesetzes vom 11. Juni 1901, N.-G.-Bl. Nr. 66, herzustellenden Wasserstraßen in der Bauperiode 1904—1912 in Beratung gezogen und den Beschluß gefaßt, seine volle Übereinstimmung mit diesem Bauprogramme aus volkswirtschaftlichen, technischen und finanziellen Gründen zum Ausdruck zu bringen. Es wird der Hoffnung Ausdruck gegeben, daß das k. k. Handelsministerium an dem Programme festhalte und der Wasserstraßenbeirat demselben beitrete.“

4. Wienflußregulierung.

Arbeiten in Weidlingau.

Die bereits im Vorjahre erwähnten Verhandlungen mit dem k. u. k. Hofärare hinsichtlich der Regulierung der Tiergartenbäche zwischen den Bassins und der Tiergartenmauer wurden mit Stadtratsbeschluß vom 27. Februar abgeschlossen, wobei die mit 46.528 K veranschlagten Bauausführungen genehmigt wurden. Von diesem Betrage entfallen 10.905 K zu Lasten des k. u. k. Hofärars für die Erbauung einer eisernen Brücke über den Grünauerbach im Zuge der Ruhofstraße.

Die Offertverhandlung für die Arbeiten fand am 22. April, die wasserrechtliche Verhandlung am 9. April statt; am letzteren Tage erfolgte auch die Vergebung der Arbeiten an die Bauunternehmung F. Marinelli & L. Faccanoni; am 21. April wurde mit den Arbeiten begonnen.

Die Arbeiten bestanden in der Regulierung des Rotwasser-, Grünauer- und Hirschenbaches in der Strecke von der Tiergartenmauer bis zu den Bassins der Wienflußregulierung und in der Herstellung der Widerlager für die eiserne Brücke über den Grünauerbach. Am 23. Dezember fand die Schlußkollaudierung statt.

Am 17. März wurden die Bauarbeiten beim Aufsichtsgebäude in Weidlingau wieder aufgenommen und war das Gebäude Ende April bis zum Dache fertiggestellt; die Vollendungsarbeiten gingen rasch vor sich, sodaß am 9. Oktober der Benützungskonzens seitens der Gemeinde Hadersdorf-Weidlingau erteilt und das Gebäude sodann in Benützung genommen werden konnte.

Bei der Ausführung der Trennungsmauer zwischen den Bassins und dem Umlaufgraben wurde seinerzeit der ganzen Länge nach eine Dichtungsmauer ausgeführt, die vom Bassinboden bis zur wasserundurchlässigen Schichte reicht. Es war naheliegend, eine solche Vorsichtsmaßregel auch längs des Trennungsdammes der Traverse III durchzuführen. Das diesbezügliche Projekt mit einem Kostenerfordernisse von 18.874 K wurde vom Stadtrate mit dem Beschlusse vom 8. Oktober genehmigt. Auf Grund der am 4. November abgehaltenen Offertverhandlung wurden die Arbeiten mit dem Stadtratsbeschlusse vom 12. November an die Bauunternehmung F. Marinelli & L. Faccanoni gegen eine Aufzahlung von 22% übertragen.

Längs des Dammes der Westbahn bei der Brücke über den Mauerbach wurde ein Entwässerungsstiel mit einem Kostenaufwande von 2463 K ausgeführt.

Die Rechenanlage im Vorbassin des Wienflusses und der eiserne Steg über den Mauerbach beim Aufsichtsgebäude wurden der Schlußkollaudierung unterzogen.

Nach der Revision der Schlußrechnung der Bauunternehmung Doderer, Göhl & Co. wurde am 3. September die quantitative Schlußkollaudierung abgehalten.

Arbeiten im Stadtgebiete.

Die Sohlenpflasterung, welche im Vorjahre vom Dommayerstege in Hiezing bis zu den Brücken der Verbindungsbahn in Baumgarten ausgeführt worden ist, wurde im Berichtsjahre bis zum Anschluß an die bei Hütteldorf-Bad bereits bestehende Pflasterung fortgesetzt. Das bezügliche Projekt mit einem Kostenerfordernisse von 599.718 K wurde mit dem Gemeinderatsbeschlusse vom 11. März genehmigt; mit dem Stadtratsbeschlusse vom 17. April wurden die Arbeiten an die Bauunternehmung F. Marinelli & L. Faccanoni gegen eine Aufzahlung von 11.5% übertragen; das

sich hiedurch ergebende Mehrererfordernis von 60.909 K wurde mit dem Gemeinderatsbeschlusse vom 18. April genehmigt. Die eine Fläche von 46.500 m² umfassenden Arbeiten wurden mit einigen Unterbrechungen durch Hochwässer in der Zeit von Anfang Juni bis Ende November ohne besondere Zwischenfälle ausgeführt. Am 10. Dezember erfolgte die Schlußkollaudierung.

Mit dieser Arbeit erscheint das ganze regulierte Gerinne des Wienflusses vom Wehre unterhalb der Reichsstraßenbrücke in Weidlingau und vom Wehre beim Mauerbach-Vorbassin an bis hinunter zur Marzerbrücke ohne Unterbrechungen ausgemauert.

Bei der Schönbrunner Schloßbrücke wurden die Straßenarbeiten vollständig fertiggestellt und am 12. Juni übernommen. Zur weiteren Ausschmückung der Brücke hat der Stadtrat am 13. November beschlossen, in der mittleren Fahrbahn Prellsteine aufzustellen, welche paarweise mit Ketten verbunden werden.

Die Kaiser Franz Josefsbrücke erhielt endlich den von dem Bildhauer Professor Straßer ausgeführten figuralen Abschluß durch zwei in Bronze hergestellte Adler mit entsprechenden Emblemen. Mit der Versetzung der Adler wurde Ende November begonnen.

Für die architektonische Ausgestaltung der Wienflußregulierung beim Ende der Einwölbung nächst der Johannesgasse hat das Stadtbauamt die Behelfe zur Offertauschreibung im April verfaßt. Der veranschlagte Kostenaufwand (mit Weglassung des figuralen Schmuckes) beläuft sich auf 576.432 K. Die Offertauschreibung wurde am 18. September vom Stadtrate genehmigt. Zur Vergebung gelangten die Baumeister- und Steinmeharbeiten mit dem Erfordernisse von 413.612 K.

Die Offertverhandlung fand am 17. November statt. Bestbieter waren Baurat Heinz Gerl und die Bauunternehmung F. Marinelli & L. Faccanoni; auf Grund des Stadtratsbeschlusses vom 5. Dezember wurden mit den beiden Firmen Verhandlungen eingeleitet, die im laufenden Jahre noch nicht zum Abschlusse gelangt sind; die übrigen Anbote wurden abgelehnt.

Während auf dem linken Ufer des Wienflusses von der Kaiser Franz Josefsbrücke abwärts durch Herstellung von Stiegenanlagen genügend Vorsorge getroffen war, um die Rettung von Personen, die sich beim Eintritte von Hochwässern im Wienflusse befinden, zu ermöglichen, fehlten bisher gleiche Vorkehrungen auf der Stadtbahnseite.

Das Stadtbauamt hat daher ein Projekt ausgearbeitet, wonach in der Trennungsmauer zwischen Wienfluß und Stadtbahn wasserseitig Stufen und eiserne Leitern hergestellt werden sollen, so daß sich die etwa gefährdeten Personen auf das Plateau der Trennungsmauer retten können. Die Leitern sind in der Nähe der Brücken angebracht, so daß den gefährdeten Personen von der Brücke aus leicht Hilfe geleistet werden kann. Die Herstellung derartiger Aufstiege bis zu den Brückenoberflächen erschien nicht zweckmäßig, weil sonst der Zutritt unberufener Personen sowohl zum Wienflusse als auch zum Stadtbahn-Territorium nicht hätte verhindert werden können.

Die Art und Weise sowie der Ort der Anbringung der erwähnten Rettungsleitern wurde im kommissionellen Wege ausgemittelt. Hierbei wurde auch die Herstellung von Abschlußmauern und Abschlußgittern gegen die Stadtbahn zu vereinbart.

Das bezügliche Projekt wurde vom Stadtrate zufolge Beschlusses vom 29. August mit einem Kostenverfordernisse von 44.217 K genehmigt. Am 1. November waren die Arbeiten fertiggestellt, am 10. Dezember erfolgte die Schlußkollaudierung.

Die eisernen Pavillons, die am linken Wienufer über den Abgangsstiegen zum Wienflusse aufgestellt worden sind, wurden im Jänner der Schlußkollaudierung unterzogen; im April wurden noch weitere Pavillons beim Kobingersteg und oberhalb der Lobkowitzbrücke nächst der Sanitätsstation in der Pillergasse aufgestellt.

Die Revision der Schlußrechnung der Firma Peregrini, Calderai, Feltrinelli & Co. für die Arbeiten in der Strecke Schikanedersteg-Donaukanal und an der Einwölbung Schikanedersteg-Leopoldsbrücke wurde beendet; die Abrechnungsdifferenzen zwischen der Gemeinde und der Bauunternehmung wurden nach längeren Verhandlungen auf Grund des Stadtratsbeschlusses vom 7. Mai durch einen Ausgleich beseitigt.

In ähnlicher Weise wurden auch verschiedene ziemlich weitgehende Differenzen mit der Bauunternehmung Doderer, Göhl & Co. geschlichtet. Der diesbezügliche Ausgleich wurde am 14. Oktober vom Gemeinderate genehmigt.

Die Arbeiten der Firma Schlimp & Stazil wurden am 30. Oktober der Superkollaudierung unterzogen, doch ist die Revision der Schlußrechnungen noch nicht beendet.

Daselbe gilt bezüglich der Abrechnungen der Bauunternehmung F. Marinelli & L. Faccanoni.

Was die im Prinzip bereits genehmigte Anlage eines selbsttätigen Wehres bei der Stubenbrücke betrifft, wird bemerkt, daß mit dem Stadtratsbeschlusse vom 8. März das Projekt der Firma Albert Wilde & Co. genehmigt und die anderen Angebote abgelehnt wurden. Nach Vorlage der Detailprojekte fand am 10. November die wasserrechtliche Verhandlung mit anstandslosem Ergebnisse statt.

Zur schönheitlichen Ausgestaltung der Wienflußregulierung wurden verschiedene Gartenanlagen ausgeführt, bezüglich deren im Abschnitt XIII nähere Daten enthalten sind.

Längs der neu hergestellten Straße zwischen der Schönbrunner- und Maria-Theresienbrücke wurde die Abschlußmauer teilweise erhöht, die Böschung bepflanzt und eingefriedet; das Kostenverfordernis von 45.276 K wurde vom Stadtrate mit dem Beschlusse vom 3. Juni genehmigt.

Die vordere Zollamtsstraße längs der rechten Wienflußmauer unterhalb der Stubenbrücke wurde auf Grund des Stadtratsbeschlusses vom 27. Februar mit dem Kostenaufwande von 42.814 K gepflastert.

Erwähnenswert ist auch der Bau der Milchtrinkhalle im Kinderparke, deren Souterrains zur Aufnahme der Garderobe der Eisläufer auf der Wienflußsohle bestimmt sind. Das Projekt mit dem Erfordernisse von 75.000 K wurde mit dem Stadtratsbeschlusse vom 1. Mai genehmigt.

Anlässlich der Straßenregulierung in der Ufergasse wurde auf Grund des Stadtratsbeschlusses vom 10. November eine Erhöhung der Parapetmauer mit dem Erfordernisse von 18.897 K ausgeführt.

Die Baublöcke, welche durch die Wienflußregulierung unterhalb der Stubenbrücke und auf dem ehemaligen Reservegarten gewonnen worden waren, wurden am 15. März und 3. Juni an den Stadterweiterungsfonds übergeben.

Hinsichtlich der Erhaltungsarbeiten ist zu erwähnen, daß seit Anfang des Berichtsjahres die Reinigung der Wienflußsohle in eigener Regie durchgeführt wird; ebenso erfolgt auch auf Grund des Stadtratsbeschlusses vom 10. November die Behebung der Mängel an der Sohle in eigener Regie.

Aufsichts- und Erhaltungsdienst.

Der Aufsichts- und Erhaltungsdienst in Wien und Weidlingau wurde mit dem Gemeinderatsbeschlusse vom 11. April organisiert. Die Oberaufsicht hat die Sachabteilung V des Stadtbauamtes durch den Baurat und 2 Bauinspektoren, die unmittelbare Überwachung und den Hochwasserdienst besorgen 2 Revisoren in der VI. und VII. Rangsklasse der städtischen Bediensteten, 4 Assistenten in der VIII. Rangsklasse, 5 Aufseher, 1 Kanzlist und 1 Diener; 1 Revisor, 1 Assistent und 1 Aufseher haben Naturalwohnungen im Aufsichtsgebäude in Weidlingau und sind daher ständig am Objekte anwesend.

Um eine rasche und sichere Verbindung mit allen Funktionären zu erlangen, wurde eine Telephon- und Telegraphenleitung vom Rathaus in Wien, bezw. von der Feuerwehrezentrale und von der Ausmündung des Wienflusses in den Donaukanal bis Weidlingau und nach Tullnerbach und Breitensee (bei beiden letzteren insbesondere mit Rücksicht auf den Dienst der Wientalwasserleitung) hergestellt. Diese Leitungen sind ausschließlich für den inneren Dienst der Wienflußregulierung sowie der Wientalwasserleitung, eventuell der Feuerwehr bestimmt. Das bezügliche Projekt wurde mit dem Stadtratsbeschlusse vom 30. Juli mit dem Kostenerfordernisse von 60.807 K genehmigt. Die Arbeiten wurden von der Feuerwehr in eigener Regie ausgeführt und am 5. Oktober vollendet. Am 29. Oktober und 19. November wurde die Schlußkollaudierung abgehalten.

Für den Aufsdienst wurde eine provisorische Instruktion erlassen, die auch der Polizeidirektion mitgeteilt worden ist. Die Polizeikommissariate wurden mit Schlüsseln zu den bei den Abgangstiegen befindlichen Pavillons versehen.

Die Wienflußstrecke wurde mit wissenschaftlichen Apparaten zur Messung der Wassergeschwindigkeiten ausgerüstet. In den eingewölbten Strecken, welche keine Pegelablejung von außen gestatten, sind 12 Pegel mit Schwimmern angebracht worden, die das Maximum der Wasserschwelung festhalten.

Außer den bereits früher in Weidlingau aufgestellten selbstschreibenden Wasserstandsmessern für den Wienfluß und Mauerbach wurde ein dritter Wasserstandsmesser im Umlaufgraben angebracht, der das gesamte Wasserquantum aus beiden Flüssen zur Anzeige bringt. Von dieser Stelle aus erfolgt eine direkte elektrische Übertragung der Wasserstände in das Dienstzimmer des Aufsichtsgebäudes in Weidlingau; hiedurch ist es möglich, auch während der Nachtzeit den genauen Verlauf von Hochwässern in graphischer Darstellung zu erhalten.

Da es von besonderer Wichtigkeit ist, auch die Geschwindigkeiten des Wassers direkt oberhalb der gemauerten Sohle zu konstatieren, wurden Venturi-Wassermessapparate erworben, welche die Wassergeschwindigkeiten per Meter in der Sekunde auf einer rotierenden Trommel verzeichnen. Ein solcher Apparat wurde nach dem System des Mechanikers Schneider und ein anderer nach dem System des Mechanikers Gausser eingebaut. Da solche Apparate noch nirgends in Verwendung stehen, müssen sie erst erprobt werden und kann erst auf Grund des Ergebnisses der gesammelten Erfahrungen eine größere Anzahl solcher Instrumente angeschafft werden.

Nennenswerte Hochwässer sind im Berichtsjahre nicht eingetreten. Hervorzuheben wäre die Erscheinung eines kleinen Eisstoßes im Wienflußgerinne. Die Eisschollen mußten durch Arbeiter auseinander gezogen werden, um Stauungen zu vermeiden; die Betonsohle hat jedoch keinen Schaden gelitten.

Die k. k. Bezirkshauptmannschaft Hiezing-Umgebung hatte nach Einvernehmung der beteiligten Faktoren eine Wienflußpolizeiordnung erlassen. Über den Refkurs der k. k. Forst- und Domänenverwaltung, deren Forderungen nicht berücksichtigt worden

wären, hat das k. k. Ackerbauministerium erkannt, daß die Bezirkshauptmannschaft verpflichtet sei, über die von der genannten Direktion erhobenen Forderungen meritorisch zu entscheiden. Gegen dieses Erkenntnis hat die Gemeinde im eigenen wie im Vollmachtsnamen der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien auf Grund des Gemeinderatsbeschlusses vom 21. November die Beschwerde an den k. k. Verwaltungsgerichtshof eingebracht.

Das der Gemeinde noch verbliebene Rollbahnmaterial ist im Berichtsjahre nicht zum Verkaufe gelangt, ebenso sind auch die restlichen Baugründe in Weidlingau nicht veräußert worden.

Bezüglich der Bauarbeiten der Stadtbahn, welche im innigen Zusammenhange mit dem Baue der Wienflußregulierung stehen, bestanden zwischen der Gemeinde und der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien verschiedene Differenzen. Zur Austragung dieser Streitfragen wurde von der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien ein eigener Ausschuß eingesetzt. Nach vielfachen Verhandlungen kam es endlich in der Sitzung vom 19. Juni zu einem Ausgleiche, der vom Gemeinderate in der Sitzung vom 22. November genehmigt wurde.

Die Frage der Bestreitung der Kosten für die Erhaltung der gemeinsamen Mauer zwischen Stadtbahn und Wienfluß ist noch nicht zur Austragung gelangt.

Da die Geldmittel für die Wienflußregulierung naturgemäß am Ende des Baues nicht mehr bedeutend waren, so wurde gelegentlich der Aufnahme des Investitions-Anlehens der Gemeinde per 285,000.000 K auch ein Betrag von 3,000.000 K für die Wienflußregulierung sichergestellt.

Sammelkanäle beiderseits des Wienflusses.

Für die bereits im Berichte des Vorjahres erwähnte Verlängerung des Sammelkanales vom Halterbache aufwärts gegen Weidlingau wurde mit dem Gemeinderatsbeschlusse vom 7. Jänner ein Betrag von 98.000 K bewilligt; die Arbeiten konnten jedoch nicht in Angriff genommen werden, weil die Lage des von der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien projektierten dritten und vierten Geleises der Westbahn noch nicht feststand. Aus diesem Grunde gelangte auch die am 29. April durchgeführte wasserrechtliche Verhandlung zu keinem Abschlusse.

Die politische Begehung für das dritte und vierte Geleise der Westbahn in der Strecke von Hütteldorf bis Burkersdorf fand am 11. und 12. November statt; nach Maßgabe des Ergebnisses derselben wird das Projekt für den Sammelkanal umgearbeitet werden.

Im Zuge des linksseitigen Sammelkanales war noch die Verbindung zwischen der Hollergasse und Lobkowitzbrücke ausständig, da hier die Sanitätsstation in der Pillergasse im Wege stand. Verschiedene Übelstände in der dadurch bedingten Umleitung der Kanalwässer machten es aber erforderlich, die Abtragung der Sanitätsstation nicht abzuwarten, sondern den Zusammenschluß in einer anderen Trasse auszuführen. Das bezügliche Projekt mit einem Gesamtkostenbetrage von 73.179 K 17 h wurde mit dem Gemeinderatsbeschlusse vom 2. September genehmigt; von diesem Kostenbetrage entfielen 51.829 K 17 h zu Lasten der Wienflußregulierung. Die Arbeiten wurden an den Baumeister Heinrich Sikora übertragen, am 20. Oktober begonnen und am 1. November vollendet. Am 22. Dezember erfolgte die Schlußkollaudierung.

Mit diesen Arbeiten für beide Wienflußsammelkanäle im verbauten Stadtgebiete vollständig beendet.

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

Im August 1901 hatte eine politische Begehung über das Projekt der Donau-regulierungs-Kommission wegen der Verlängerung verschiedener Bachläufe im Gebiete des Kuchelauer Hafens stattgefunden. Hierbei hatte die Gemeinde Wien unter anderem bedungen, daß für den sogenannten Waldgraben ein eigener Schotterfang an einer noch zu bestimmenden Stelle hergestellt wird, eine Forderung, die von der Donau-regulierungs-Kommission auch angenommen wurde.

Im Jänner des Berichtsjahres hat nun die Donauregulierungs-Kommission das Projekt für die Ausführung dieses Schotterfanges vorgelegt. Nach diesem Projekte sollte der Schotterfang im oberen Laufe des Grabens angelegt werden, während für die Regulierung des unteren Teiles zwischen dem Schotterfange und dem Eisenbahndamme nichts vorgesehen war. Das Projekt konnte daher nicht als entsprechend bezeichnet werden und wurde mit dem Stadtratsbeschlusse vom 5. Juni nicht angenommen, vielmehr wurde eine Anlage des Schotterfanges unmittelbar vor der Straßenbrücke der Heiligenstädterstraße verlangt. Diese Angelegenheit ist im Berichtsjahre nicht zum Abschlusse gelangt.

Für kurrente Erhaltungsarbeiten in Bächen und Gerinnen wurde aufgewendet: 981 K für Bachräumungsarbeiten, 12.938 K für Ufer-Erhaltungsarbeiten und 1056 K für kleinere Bachregulierungen, Schleusenreparaturen zc.

B. Verkehrsmittel.

a) Lohnfuhrwerk.

1. Fiaker und Einspänner.

Die Revision des Taxtarifes sowie der Betriebsordnung für die Fiaker und Einspänner im Wiener Polizeirayon beschäftigte den Magistrat auch im Berichtsjahre. In erster Linie war es die von der k. k. n.-ö. Statthaltereie angeregte Frage der eventuell zwangsweisen allgemeinen Einführung des Taxameters für den Betrieb des Einspännergewerbes in Wien, welche im Mittelpunkte des Interesses der beteiligten Kreise stand und auf beiden Seiten, das ist sowohl auf Seite der Taxameterunternehmungen und der mit diesen in Beziehungen stehenden einzelnen Taxameterfuhrwerkern, als auch bei der großen Masse der übrigen, dem Taxameterapparate nicht gewogenen Lohnfuhrwerker und besonders auch seitens der Genossenschaft der Einspänner eingehende Erörterung fand. Von der einen Seite wurde die obligatorische Einführung des Taxameters als geeignetstes Mittel zur Hebung des infolge der schlechten Erwerbsverhältnisse arg darniederliegenden Einspännergewerbes bezeichnet, auf der anderen Seite aber die technische Unzulänglichkeit der verwendeten Taxameterapparate, deren Nichteignung für das Wiener Territorium und die verfehlte Art der Einführung dieses automatischen Taxbemessungsmittels hervorgehoben und sonach die zwangsweise Einführung der Taxameterapparate mit aller Entschiedenheit abgelehnt. Eine endgiltige behördliche Verfügung wurde in dieser Frage im Berichtsjahre nicht getroffen.

Die Fiakergenossenschaft legte einen neuen Taxtarif vor und beantragte gleichwie die Wiener Einspännergewerkschaft die Ausscheidung von Floridsdorf aus dem Taxgebiete, bezw. die Festsetzung des Wiener Gemeindegebietes als Taxgebiet. Zu einer Erledigung gediehen auch diese Fragen im Berichtsjahre nicht.

Der Fuhrwerksbesitzer Andreas Engel, XIX. Bezirk, Gatterburggasse 13, hatte um Verwendung von Taxameterapparaten mit selbsttätiger Wegewerksaus- schaltung nach erfolgter Anzeige eines Fahrpreises in bestimmter Höhe an- gesucht. Er wurde zufolge Ermächtigung der k. k. n.-ö. Statthalterei vom 22. Februar verständigt, daß gegen die Zulassung von Fahrpreisanzeigern, bei denen während des Zustandes ihrer „Indienststellung“ einerseits die willkürliche Ausschaltung des Wege- werkes vor dem Ersichtlichwerden einer im vorhinein bestimmten Fahrpreisangabe in der mit „Fahrpreis“ überschriebenen Schaulöffnung, sowie überhaupt die Einschaltung der Bezeichnung „Zeittarif“ in der Tariffchaulöffnung unmöglich ist und bei denen andererseits vom vorbezeichneten Zeitpunkte der Erreichung eines bestimmten Fahrpreises angefangen, das Wegewerk selbsttätig ausgeschaltet und von da an während der Schaltung auf Tarif I bei Einspannern, bezw. auf Tarif A bei Fiakern die Zunahme in der Fahr- preisanzeige lediglich durch das Zeitwert der Apparate bewirkt wird, grundsätzlich kein Anstand obwaltet. Hierbei wurde bedungen, die Fahrpreisanzeiger derart einzurichten, daß eine Überschreitung des für Fahrdienste mit Taxameterwagen geltenden Maximal- tarifes ausgeschlossen ist (es muß also, wenn, bezw. solange als in der Tariffchaulöffnung die Bezeichnung I oder A sichtbar ist, spätestens bei einer Fahrpreisanzeige von 4 K beim Einspanner und von 6 K beim Fiaker die selbsttätige Wegewerks-Ausschaltung wirksam werden, bezw. bleiben), sowie daß dieselben entsprechend der vorgelegten Beschreibung hergestellt sind.

Der für solche Fahrpreisanzeiger gültige Tarif ist aus den nachfolgenden Tabellen ersichtlich:

1. Tarif für Einspanner mit Fahrpreisanzeigern.

Schaltung rot.	Schaltung blau.
I Tag-Tarif	II Nacht-Tarif
giltig bis 11 Uhr abends von:	giltig von 11 Uhr abends bis:
(Mai bis Ende September) 6 Uhr früh	(Mai bis Ende September) 6 Uhr früh
(Oktober bis Ende April) 7 Uhr früh	(Oktober bis Ende April) 7 Uhr früh
für die — wenngleich nur angefangenen —	für die — wenngleich nur angefangenen —
ersten 600 m Wegstrecke oder 8 Minuten Wartezeit 60 h,	ersten 400 m Wegstrecke oder 8 Minuten
für je weitere angefangene	Wartezeit 60 h,
300 m Wegstrecke oder 4 Minuten Wartezeit 10 h,	für je weitere angefangene
sobald aber der Fahrpreis 3 K erreicht hat, von	200 m Wegstrecke oder 4 Minuten
da ab ohne Rücksicht auf die Wegstrecke für je	Wartezeit 10 h.
angefangene 4 Minuten Fahr- samt Wartezeit 10 h.	

Extragebühren:

Ohne Rücksicht darauf, nach welchem der obigen Tarife der Fahrdienst geleistet wird, gebühren dem Wagenlenker an einmaligen Zuschlägen zum Fahrpreise:

- a) für einen vorausbestellten, d. i. nicht sofort nach der Bestellung, sondern erst zu einem bestimmten späteren Zeitpunkte nach derselben, mit einer Fahr- oder Wartezeit anzutretenden Fahrdienst 60 h,
- b) für eine nicht vorausbestellte Fahrt, welche von einer Eisenbahn- oder Dampfschiffstation, oder von einem Theater, oder von einem durch die k. k. Polizei-Direktion mittelst besonderer Kundmachung bezeichneten Schaustellungs- oder Belustigungsorte aus begonnen (nicht schon fortgesetzt) wird 60 h,
- c) für das nach Zulässigkeit des Raumes am Kutschbock oder sonst außen am Wagen mitgeführte Gepäck 60 h,
- d) für jeden Entgang der nach je einstündiger, unausgesetzter Fahrt dem Wagenlenker laut Betriebsordnung zu gewährenden viertelstündigen Rast je 40 h.

Der Fahrgast ist nicht verpflichtet, mehr Fuhrlohn zu zahlen, als vom Fahrpreisanzeiger angezeigt wird, und an Extragebühren auf demselben eingestellt ist.

2. Tarif für Fiaker mit Fahrpreisanzeigern.

Schaltung rot.

A Tag-Tarif

giltig bis 11 Uhr abends von:

(Mai bis Ende September) 6 Uhr früh
 (Oktober bis Ende April) 7 Uhr früh
 für die — wenngleich nur angefangenen —
 ersten 500 m Wegstrecke oder 6 Minuten Wartezeit 1 K,
 für je weitere angefangene
 250 m Wegstrecke oder 3 Minuten Wartezeit 10 h,
 sobald aber der Fahrpreis 5 K erreicht hat, von
 da ab ohne Rücksicht auf die Wegstrecke für je
 angefangene 3 Minuten Fahr- samt Wartezeit 10 h.

Schaltung blau.

B Nacht-Tarif

giltig von 11 Uhr abends bis:

(Mai bis Ende September) 6 Uhr früh
 (Oktober bis Ende April) 7 Uhr früh
 für die — wenngleich nur angefangenen —
 ersten 300 m Wegstrecke oder 6 Minuten
 Wartezeit 1 K,
 für je weitere angefangene
 150 m Wegstrecke oder 3 Minuten
 Wartezeit 10 h.

Extragebühren:

Ohne Rücksicht darauf, nach welchem der obigen Tarife der Fahrdienst geleistet wird, gebühren dem Wagenlenker an einmaligen Zuschlägen zum Fahrpreise:

- a) für einen vorausbestellten, d. i. nicht sofort nach der Bestellung, sondern erst zu einem bestimmten späteren Zeitpunkte nach derselben, mit einer Fahr- oder Wartezeit anzutretenden Fahrdienst. 80 h,
- b) für eine nicht vorausbestellte Fahrt, welche von einer Eisenbahn- oder Dampfschiffstation, oder von einem Theater, oder von einem durch die k. k. Polizei-Direktion mittelst besonderer Kundmachung bezeichneten Schaustellungs- oder Belustigungsorte aus begonnen (nicht schon fortgesetzt) wird 80 h,
- c) für das nach Zulässigkeit des Raumes am Kutschbock oder sonst außen am Wagen mitgeführte Gepäck 80 h,
- d) für jeden Entgang der nach je zweistündiger, unausgesetzter Fahrt dem Wagenlenker laut Betriebsordnung zu gewährenden halbstündigen Rast je 120 h.

Der Fahrgast ist nicht verpflichtet, mehr Fuhrlohn zu zahlen, als vom Fahrpreisanzeiger angezeigt wird, und an Extragebühren auf demselben eingestellt ist.

Die Zahl der mit Taxameterapparaten ausgerüsteten Einspänner belief sich mit Ende des Jahres auf 264, die der Taxameterfiaker auf 72. Die Taxameterapparate waren zum Teile von der österreichischen Taxameterunternehmung, zum Teile von der Internationalen Taxameterunternehmung beigelegt und zwar hatten Apparate von der ersteren Unternehmung 251 Einspänner und 66 Fiaker, von der anderen Unternehmung aber bloß 13 Einspänner und 6 Fiaker (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, einschließlich der Automobile. Denjenigen Fiakern, welche zuerst den Taxameter genommen hatten, wurde die Aufmontierungsgebühr seitens der österreichischen Taxameterunternehmung auf 15 K herabgesetzt.

Die von der Gemeinde Wien gegen die Entscheidung des k. k. Ministeriums des Innern vom 15. April 1901, Z. 10.066, betreffs des mit Kundmachung 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 Einspännern) beim k. k. Verwaltungsgerichtshofe eingebrachte Beschwerde wurde mit Erkenntnis vom 29. Jänner mit der Begründung als unzulässig zurückgewiesen, daß der Gemeinde Wien ein Recht, die erbetene Verfügung (amtswegige Aufhebung des vorerwähnten Taxtarifes für Taxameterwagen) zu verlangen, nicht zustehe.

Auch im Berichtsjahre überreichten die Genossenschaften der Fiaker und Einspänner wieder Eingaben wegen Aufhebung der Lizenzgebühren. Wie bereits oben Abschnitt V „Finanzen“ erwähnt, wurde vom Gemeinderate mit Beschluß vom 28. Oktober eine teilweise Befreiung der Fiaker und Einspänner von diesen Gebühren nach Maßgabe folgender Bestimmungen festgesetzt:

Die Gemeinde macht von dem ihr zustehenden Rechte, Fiaker- und Einspänner-Lizenzgebühren bei dem Fiaker- und Einspännergewerbe einzuziehen, vom 1. Jänner 1903 an bis auf Widerruf in der Weise keinen Gebrauch, daß Gewerbetreibende, welche eine einzige derartige Lizenz besitzen, von der Bezahlung der Lizenzgebühr befreit sind und diejenigen Gewerbetreibenden, welche mehr als eine Lizenz besitzen, von der Entrichtung einer Lizenzgebühr befreit sind, jedoch für jede weitere Lizenz die bisher festgesetzten Gebühren zu bezahlen haben.

Diese Begünstigung gilt nur für die am 22. Oktober 1902 bestehende Anzahl von im Betriebe befindlichen Lizenzen (1008 Fiaker- und 1740 Einspännerlizenzen).

Auf Grund dieses Beschlusses tritt mit 1. Jänner 1903 in der Handhabung der Vorschriften über die Vorschreibung und Einhebung des Lohntwagengefüßes, jedoch nur in Bezug auf die Fiaker- und Einspännerlizenzen eine Änderung in der Weise in Kraft, daß die Evidenz der Fiaker- und Einspännerlizenzen, sowohl nach Lizenznummern, als auch nach Lizenzeigentümern, sowie die Verständigung der k. k. Polizei-Direktion von den jeweiligen Veränderungen der Magistratsabteilung XVII auf Grund der von ihr ausgefertigten Konzessionsurkunden obliegt. Bezüglich der anderen Arten von Lizenzen hat auch dann wie bisher die Hauptkasse (Zentrale) die Evidenz zu führen.

Die Neusystemisierung der Fiaker- und Einspännerstandplätze im VI., XIV. und XV. Bezirke konnte auch im Berichtsjahre wegen der hinsichtlich des Standplatzes Westbahnhof bestehenden Schwierigkeiten und Unklarheiten nicht durchgeführt werden.

Der Automobilbetrieb erfuhr im Berichtsjahre eine Verstärkung um 4 Wagen, so daß insgesamt 10 Automobilfiaker im Verkehre standen, deren Betrieb wie im Vorjahre von der registrierten Genossenschaft „Automobil“, der Pächterin der Migottischen Lizenzen, geführt wurde.

Hinsichtlich der Aufstellung der zur Theaterzeit beim Deutschen Volkstheater sich einfindenden Fiaker und Einspänner wurden seitens der k. k. Polizei-Direktion im Einvernehmen mit dem Magistrate neuerliche Erhebungen eingeleitet, welche jedoch im Berichtsjahre zu einer Verfügung der zuständigen k. k. Polizeibehörde nicht führten.

Fiaker. — Neue Fiakerkonzessionen wurden im Berichtsjahre nicht erteilt, es belief sich also auch im Berichtsjahre deren Zahl einschließlich der Automobilfiaker nach dem beim Magistrate geführten Kataster auf 1010.

Neue fixe Fiakerstandplätze wurden im Berichtsjahre nicht geschaffen. Aus Anlaß des Betriebes der städtischen Straßenbahnen wurde den hiedurch auf ihren bisherigen Aufstellungsplätzen räumlich eingeschränkten Fiakern des Standplatzes I., Neuer Markt die Aufstellung mehrerer Wagen in der Schwangasse vor den Häusern Nr. 1, 8 und 8 a, jenen des Standplatzes I., Wipplingerstraße die Erweiterung ihres Aufstellungsplatzes bis vor das Haus IX., Peregringasse Nr. 1 und jenen des Standplatzes I., Dperngasse die Hinzunahme eines Aufstellungsplatzes vor den Häusern I., Friedrichstraße Nr. 8 und 10 bewilligt.

Verlegt wurden die Fiakerstandplätze I., Möllerbastei und zwar teilweise in die Schottengasse vor das Haus Nr. 7, teilweise gegen die Schreyvogelgasse zu, — I., Himmelfortgasse Nr. 1 (zum Standplatz I., Rauhensteingasse gehörig) vor das Haus Himmelfortgasse Nr. 2, woselbst jedoch nur die Aufstellung eines Wagens gestattet wurde, — Wiedner Hauptstraße Nr. 1 vor die Häuser IV., Wiedner Hauptstraße Nr. 13 und Paniglasse Nr. 19, — IV., Schleismühlgasse Nr. 1 (zum Standplatz IV., Wiedner

Hauptstraße Nr. 32 bis 36^{gehörig}) vor das Haus IV., Wiedner Hauptstraße Nr. 24, — IX., Spitalgasse Nr. 33 und 35 vor die Häuser Spitalgasse Nr. 31 und 33 und endlich der Standplatz im XIII. Bezirke, vor Hopfners Kasino, zur Gartenanlage nächst dem Kaiser Max-Denkmal am Hießinger Kirchenplatze.

Besondere Bestimmungen wurden hinsichtlich des Standplatzes II., Asperngasse Nr. 4 bis 6 mit dem Magistrats-Dekrete vom 28. Mai und hinsichtlich des Standplatzes IV., Wiedner Hauptstraße Nr. 30 bis 36 mit dem Magistrats-Dekrete vom 5. September getroffen.

Ende des Jahres regte die k. k. Polizei-Direktion die Anschaffung freier, nur für mit Taxameterapparaten ausgerüstete Fiaker zu bestimmende Standplätze bei den verschiedenen Vergnügungsetablissemens und Theatern an, worüber kommissionelle Verhandlungen eingeleitet, im Berichtsjahre aber nicht mehr beendet wurden.

Einspänner. — Auch die Zahl der Einspännerkonzessionen erfuhr im Berichtsjahre keine Vermehrung, betrug demnach gleich wie im Vorjahre nach dem beim Magistrate geführten Kataster 1794.

Neue Standplätze errichtete der Magistrat im IV. Bezirke vor dem Hause Alleegasse Nr. 66 für vier Wagen, im VIII. Bezirke vor dem Hause Zeltgasse Nr. 6 für drei Wagen; ein dritter neuer Einspännerstandplatz wurde von der k. k. n.-ö. Statthalterei im Refurswege vor den Häusern I., Krugerstraße Nr. 2 bis 4 für zwei Wagen bestimmt.

Die k. k. n.-ö. Statthalterei verfügte im Refurswege die Auflaffung des bisherigen Einspännerstandplatzes II., Taborstraße Nr. 31 bis 33 und die Schaffung neuer fixer Einspännerstandplätze für drei bezw. vier Wagen in der Haidgasse vor dem Hause Nr. 14 und in der Notensterngasse vor dem Hause Nr. 2.

Wegen Raummangels auf den bisherigen Standplätzen erweiterte der Magistrat folgende Einspännerstandplätze: I., Babenbergerstraße durch Hinzunahme des Platzes vor den Häusern I., Babenbergerstraße Nr. 9 und Elisabethstraße Nr. 26; I., Neuer Markt durch Hinzunahme des Platzes vor den Häusern I., Kupferschmidgasse Nr. 1 und 2 und Seilergasse Nr. 1; I., Morzinplatz durch Hinzunahme des Platzes vor den Häusern I., Kohlmessergasse Nr. 2 bis 4 (zuerst vor Haus Nr. 6); VII., Neubaugasse—Richtergasse durch Hinzunahme des Platzes vor dem Hause VII., Lindengasse Nr. 37; VIII., Langegasse durch Hinzunahme des Platzes vor dem Hause VIII., Buchfeldgasse Nr. 11; IX., Währingerstraße (früher Schwarzspanierstraße) durch Hinzunahme des Platzes vor den Häusern IX., Garnisonsgasse Nr. 8 und 10 (zuerst vor Haus Nr. 3). — Den Einspännern des Standplatzes I., Ebendorferstraße wurde gestattet, in den Nachtstunden, das ist von 9 Uhr abends bis 3 Uhr früh, zwei Wagen nächst dem Rathauskellerzugange in der Felderstraße aufzustellen.

Verlegt wurden die Einspännerstandplätze: I., Kohlmessergasse Nr. 6 vor die Häuser I., Kohlmessergasse Nr. 2—4; I., Schreyvogelgasse auf die gegenüberliegende Straßenseite; I., Eichenbachgasse Nr. 12 (früher VI., Gumpendorferstraße Nr. 2—4) auf die gegenüberliegende Straßenseite I., Eichenbachgasse Nr. 11; VI., Gumpendorferstraße Nr. 61—63 vor das Haus VI., Eßterhazbgasse Nr. 18; VII., Neustiftgasse Nr. 32 bis 36 vor das Haus VII., Neustiftgasse Nr. 39—41; XIV., Schweglerstraße, Ecke der Goldschlagstraße, vor das Haus XIV., Schweglerstraße Nr. 22, Ecke der Märzstraße; XIX., Hafenaauerstraße Nr. 18 vor das Haus Hafenaauerstraße Nr. 13.

Besondere Bestimmungen mußten festgesetzt werden hinsichtlich der Standplätze:

I., Schottengasse	mit dem Magistrats-Dekrete vom 28. Juni;
I., Operngasse—Nibelungengasse	" " " " " 6. Juni;
I., Kärntnerstraße Nr. 53—55	" " " " " 31. Oktober;
VII., Verchenfelderstraße Nr. 43	" " " " " 18. Juni;
IX., Porzellangasse	" " " " " 9. April.

Mit Erlaß der k. k. n.ö. Statthalterei vom 7. Juni wurde angeordnet, daß auf den Einspännerstandplatz I., Heßgasse, Ecke Schottenring, bis auf weiteres unter keinen Umständen andere als mit Taxameterapparaten ausgerüstete Einspänner zu weifen sind.

Mit Rücksicht auf die fortwährend einlangenden Beschwerden und ein Einschreiten der Bezirksvertretung des IV. Gemeindebezirkes sah sich der Magistrat veranlaßt, die gänzliche Auflassung des von der k. k. n.ö. Statthalterei im Rekurswege ausschließlich für Taxameter-Einspänner geschaffenen Standplatzes IV., Frankenberggasse anzuordnen und die Einreihung der in Betracht kommenden Taxameter-Einspänner unter die Einspänner des fixen Standplatzes IV., Wiedner Hauptstraße Nr. 1, bezw. 21 zu verfügen, wobei hinsichtlich aller auf den letzteren Standplatz gewiesenen Einspänner bestimmt wurde, daß sie in Zukunft folgende Standorte einzunehmen haben: a) den Teil der Fahrbahn der Wiedner Hauptstraße vom Gaschandeler Nr. 1318 aufwärts bis zum Übergange vom Naschmarkt zur evangelischen Schule, bestimmt für 8 Wagen; b) die Kesselfgasse vor dem Hause Nr. 2 bis zur Ausmündung in die Technikerstraße, bestimmt für 9 Wagen; c) die Wiedner Hauptstraße vor dem Hause Nr. 21, bestimmt für 3 Wagen; d) den bestehenden Wechselstandplatz in der Gußhausstraße vor dem Hause Nr. 29, bestimmt für 4 Wagen; e) den bestehenden Wechselstandplatz in der Favoritenstraße vor den Häusern Nr. 13 und 15, bestimmt für 10 Wagen, zusammen 34 Wagen. — Im Rekurswege behob die k. k. n.ö. Statthalterei die Magistratsverfügung hinsichtlich der Auflassung des Standplatzes Frankenberggasse und räumte den Taxameter-Einspännern diesen Standplatz wieder wie früher ein.

Stadtlohnfuhrgewerbe. — Dieses freie Gewerbe übten zu Ende des Berichtsjahres insgesamt 308 Personen mit 1010 Lizenzen aus.

2. Stellwagen.

Stellwagen. — Den allgemeinen Stellwagenverkehr besorgten im Berichtsjahre 10 Unternehmer mit zusammen 496 Lizenzen auf 46 Strecken und zwar:

1. Die Wiener General-Omnibusgesellschaft mit 452 Lizenzen auf 32 Linien;

2. Alois Hengl mit 15 Lizenzen auf den Linien Mauer—Wien (I., Glückgasse), bezw. Wien, XIII., Stadtbahnstation Hiebing und XIII., Speifingerstraße—Wien (I., Glückgasse);

3. Michael und Therese Ritzlers Erben mit 16 Lizenzen auf der Linie Ottakring—Stefansplatz, bezw. zeitweise Liebhartstal—ehemalige Verchenfelderlinie;

4. Johann Wolf mit 5 Lizenzen auf den 4 Strecken XVIII., Salmannsdorf und Pöbleinsdorf—IX., Lustkandlgasse und XIX., Sievering und Grinzing—Rufsdorferlinie, bezw. Innere Stadt (Am Hof);

5. Franz Bernwieser mit 2 Lizenzen auf der Strecke Pöbleinsdorf—(Endstation der Straßenbahn)—Salmannsdorf (Pohls Restauration in der Hameaufstraße);

6. Johann Redler mit einer Lizenz auf der Linie Fischamend—Wien (III., Hauptstraße, Hotel „roter Hahn“);

7. Mathias Röhlinger mit 2 Lizenzen auf der Linie Schwechat—Wien (I., Wollzeile);

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

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

10. Johann Bamesberger mit einer Lizenz auf der Linie Orth a. d. Donau—Wien, II., Kronprinz Rudolfstraße (Jahudkas Restauration).

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

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

Neue Konzessionen für den Betrieb des Stellfuhrgewerbes wurden im Berichtsjahre an Franz Bernwieser für die Strecken Böhleinsdorf, Salmansdorf vom Magistrate und im Refurswege seitens der k. k. n.-ö. Statthalterei an Heinrich Grafen Dubsky für einen Automobilstellwagenverkehr auf den Strecken Kaiser Ferdinandsplatz—Stefansplatz—Karlsplatz mit 10 Lizenzen und Schottentor—Stadtbahnstation Hauptzollamt mit 15 Lizenzen verliehen. Graf Dubsky nahm jedoch den Betrieb auf diesen ihm konzessionierten Stellwagenstrecken nicht auf, weshalb der Magistrat nach Ablauf der im § 57 des Gewerbegesetzes festgesetzten Frist mit der Konzessionszurücknahme vorerst hinsichtlich der Strecke Kaiser Ferdinandsplatz—Karlsplatz vorging. Gegen diese Magistratsentscheidung brachte Graf Dubsky den Refurs bei der k. k. n.-ö. Statthalterei ein, worüber jedoch im Berichtsjahre nicht mehr entschieden wurde. Hinsichtlich der zweiten Strecke (Schottentor—Stadtbahnstation Hauptzollamt) war das Verfahren nach § 57 der Gewerbeordnung zu Ende des Berichtsjahres noch im Zuge.

Die Wiener General-Omnibus-Gesellschaft begann im Berichtsjahre mit der Einführung eines Stellwagen-Nachtverkehrs, indem sie einen Omnibusdienst in der Zeit von 12 Uhr nachts bis 5 Uhr früh auf der Strecke XIII. Bez. Schwendergasse—Praterstern in der Weise einrichtete, daß in Zwischenräumen von 1 Stunde je 1 Wagen in beiden Richtungen in Verkehr gesetzt wurde. Der Fahrpreis wurde festgesetzt für eine oder zwei Zonen mit 28 Hellern für mehr als 2 Zonen mit 40 Hellern.

Behufs Aktivierung der von einigen Mitgliedern des Gemeinderates angeregten Stellwagenverbindung zwischen dem X. und XI. Bezirke trat der Magistrat mit der Wiener General-Omnibus-Gesellschaft in Verhandlung, welche jedoch erklärte, eine solche voraussichtlich nicht lebensfähige Stellwagenlinie nicht befahren zu können; da sich auch andere Unternehmer nicht fanden, mußte der Versuch als aussichtslos aufgegeben werden.

Über Einschreiten des Magistrates richtete die Wiener General-Omnibus-Gesellschaft sowohl auf der Linzerstraße im XIII. Bezirke als auch durch die Burggasse im VII. Bezirke von der Gablenzgasse im XV. Bezirke aus durch Verwendung von Wagen anderer Stellwagenstrecken einen provisorischen Stellwagenverkehr ein, der jedoch in beiden Fällen als verlustbringend bald wieder aufgegeben werden mußte.

Der mit dem Magistratsdekrete vom 26. September 1901 genehmigte provisorische Zonentarif wurde dahin abgeändert, daß die Einhebung eines Fahrpreises von 16 Heller nach der bisherigen Zoneinteilung für eine Fahrt bis einschließlich 3 Zonen an Sonn- und Feiertagen gestattet wurde.

Änderungen in der Zoneinteilung wurden anlässlich der Einrichtung des Stellwagenverkehrs auf der Strecke Simmering—Hernals genehmigt.

Hinsichtlich des von der Wiener General-Omnibus-Gesellschaft eingerichteten Kontrollendienstes auf dem Stefansplatze verfügte der Magistrat, daß diese Kontrolle unter der Bedingung weiter vorgenommen werden kann, wenn der hiedurch hervorgerufene Aufenthalt der Stellwagen nicht länger als 3 Minuten andauert.

Dem Stellwahrunternehmer Franz Bernwieser wurde zufolge Gemeinderatsbeschlusses vom 2. September für die Aufrechthaltung des Stellwagenverkehrs zwischen Pöckleinsdorf und Salmansdorf eine Jahressubvention für die Zeit vom 1. August 1902 bis Ende Juli 1903 im Betrage von 1200 Kronen gegen jederzeitigen Widerruf und unter der Bedingung eines klaglosen Betriebes zuerkannt.

Eingestellt wurde der Stellwagenverkehr im Laufe des Jahres von Johann Wolf auf allen ihm konzessionierten Strecken, nämlich Sievering—IX. Bezirk Rußdorferlinie, bezw. I., Am Hof, Grinzing—IX. Bezirk Rußdorferlinie, bezw. I., Am Hof, Salmansdorf—Währingerlinie und Pöckleinsdorf—Währingerlinie infolge behördlicher Konzessionsentziehung. (§ 57 der Gewerbeordnung.) Diese Betriebseinstellung veranlaßte die frühere Inhaberin der Stellwagenstrecken Sievering und Grinzing—I., Am Hof, Bertha Wannemacher, sich zur Wiederherstellung des bezüglichen Stellwagenverkehrs gegen Gewährung einer Subvention seitens der Gemeinde Wien erbötig zu machen. Der Gemeinderat ging jedoch auf diese Subventionierung nicht ein, da noch im Laufe des Berichtsjahres der Betrieb auf der elektrischen Straßenbahnlinie Grinzing—Billrothstraße aufgenommen wurde.

Die Wiener General-Omnibus-Gesellschaft legte wegen der Inbetriebsetzung der elektrischen Straßenbahnlinien einen Teil ihrer Stellwagenlizenzen, im ganzen 112 zurück; dadurch wurde der Stellwagenverkehr auf einigen Strecken, so XIII., Linzerstraße (Diesterrweggasse)—Innere Stadt, XIII., Hießingerstraße (Am Platz)—Petersplatz gänzlich eingestellt und auf anderen vermindert.

Gänzlich eingestellt wurde weiters auch der Stellwagenverkehr auf der Strecke XIV., Märzstraße—Westbahn der Wiener General-Omnibus-Gesellschaft.

Eine Änderung der Fahrstrecken trat im Berichtsjahre ein auf der Linie Simmering—Franz Josefsbahnhof, indem die Stellwagen vom Stefansplatze ab nicht mehr zum Franz Josefsbahnhofs, sondern in den XVII. Bezirk, Elterleinplatz geführt wurden.

Die Stellwagenstrecke XIX., Döblinger Hauptstraße Nr. 88—X., Triesterstraße wurde verkürzt auf die Strecke Döbling—Matzleinsdorferlinie und die Stellwagenstrecke XI., Simmeringer Hauptstraße nächst dem Hause Nr. 159—Franz Josefsbahnhof auf die Strecke von Nr. 48 zum Franz Josefsbahnhof.

Verlängert wurde die Stellwagenstrecke II., Nordwestbahn—XIV., Märzstraße bis zur Illekasse im XIV. Bezirke.

Der Wiener General-Omnibus-Gesellschaft wurde über ihr Ansuchen bewilligt, an Sonn- und Feiertagen mit dem Hernalserwagen bis nach Dornbach und Neuwaldegg zu fahren, von welcher Bewilligung jedoch nur ganz kurze Zeit Gebrauch gemacht wurde.

Im Einvernehmen mit der k. k. Polizeidirektion gestattete der Magistrat der Wiener General-Omnibus-Gesellschaft den Verkehr mit ihren Stellwagen in der Notenturmstraße, welche durch den Umbau der von der Gemeinde Wien angekauften Häuser im unteren Teile eine bedeutende Verbreiterung erfahren hatte, in beiden Richtungen.

Neue Standplätze wurden bewilligt im XIV. Bezirke, Märzstraße vor den Häusern Nr. 78 und 80 zur Aufstellung von Stellwagen, ferner vor dem Hause XIV., Altekasse Nr. 21 zur Aufstellung von Umspannpferden und vor dem Hause IV., Goldbeggasse Nr. 22 sowie gegenüber dem Hause Nr. 12 Plöhlgasse im IV. Bezirk für Vorspannpferde.

Der nur für drei Wagen hergerichtete Stellwagenstandplatz XIX., Hajenauerstraße wurde behufs Unterbringung eines vierten Wagens und zur Aufstellung von 4 Paar Umspannpferden entsprechend vergrößert.

Verlegt wurden die Stellwagenstandplätze: II., Franzensbrückenstraße auf die gegenüberliegende Straßenseite und XIII., Hiezingenstraße Nr. 1—3 auf den Hiezingen Kirchenplatz. Betreffs des Standplatzes II., Franzensbrückenstraße wurde bestimmt, daß derselbe an Sonn- und Feiertagen erst von 4 Uhr nachmittags ab, an Werktagen aber erst von 8 Uhr abends ab mit höchstens 15 Wagen befahren werden dürfe.

Die Hütte für Stellwagenvorspannpferde IV. Bezirk, Favoritenstraße nächst der sogenannten Holzhofkaserne, wurde in die Mayerhofgasse vor das Haus Nr. 1 verlegt.

Automobilbetrieb. — Die seit 1900 anhängige Verhandlung über das Ansuchen des Karl Bondy um Verleihung einer größeren Anzahl neuer Stellwagenkonzessionen für Automobilbetrieb fand im Berichtsjahre ihren Abschluß durch die Erklärung des Gesuchstellers, daß er sein Projekt nicht mehr weiter verfolge und demnach sein Ansuchen zurückziehe.

Ein neues Projekt, betreffend die Einrichtung eines elektrischen Automobilstellwagenverkehrs zwischen Floridsdorf und Wien mit Aufleitung (System Trolley Automoteur) brachte Dr. Eduard Fr. Stipek zur Kenntnis des Magistrates; zur Ausführung kam jedoch dieses Projekt nicht.

Außerdem suchte Ferdinand Hajek an um Konzessionierung eines Automobilstellwagenverkehrs auf der Strecke Praterstern—Schiffmühlen im Anschlusse an die Herstellung einer Kollüberfuhr über den Donaustrom zwischen den Schiffmühlen und dem Praterstern. Die Verhandlungen hierüber wurden im Berichtsjahre nicht mehr beendet.

Anlässlich der Verhandlung über das Einschreiten des Heinrich Grafen Dubsky wegen Konzessionierung eines Automobilstellwagenverkehrs durch die Innere Stadt nahm der Magistrat Anlaß, eine Ergänzung der Bestimmungen der Wiener Stellwagen-(Omnibus)-ordnung vom 16. Dezember 1880, L.-G.-Bl. Nr. 43, im Sinne der Zulassung auch von Automobilwagen zu den periodischen Personentransporten, bei der k. k. n.-ö. Statthalterei in Antrag zu bringen, worauf die k. k. n.-ö. Statthalterei zur Ermöglichung der sofortigen Einführung des automotorischen Betriebes, namentlich im Wiener Polizeirayon, seitens der im Sinne des § 15 Punkt, 3 der Gewerbeordnung konzessionierten Unternehmungen periodischer Personentransporte, mit Erlaß vom 16. Mai, Z. 45.227, für die Zeit bis zum Inkrafttreten einer neu zu erlassenden, dauernden

Betriebsordnung für solche Unternehmungen auf Grund des § 54, Absatz 2 der Gewerbeordnung die freiwillige Benützung von Motorwagen im Betriebe der in Rede stehenden Gewerbe als nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen zulässig erklärte:

1. Für die Benützung von selbstfahrenden (Motor-) Wagen im Betriebe von konzessionierten Stellwagen-(Omnibus-) Unternehmungen im Wiener Polizeirayon gelten im allgemeinen die in der Statthaltereiverordnung vom 19. September 1899, L.-G.-Bl. Nr. 49, für Automobilwagen enthaltenen straßenpolizeilichen, sowie die sinngemäß anwendbaren, gewerbepolizeilichen Vorschriften der Wiener Stellwagen-(Omnibus-) Ordnung vom 16. Dezember 1880, L.-G.-Bl. Nr. 43.

2. Die Lenkung der selbstfahrenden (Automobil-) Stellwagen dürfen nur solche Personen besorgen, welche ihre vollständige Vertrautheit sowohl mit der eigentlichen Lenkung als auch mit der Wartung und Bedienung derartiger Fahrzeuge dargetan haben und welche überdies, wenngleich nicht dem Erfordernisse der Eignung zum Pferdelenken, so doch allen übrigen nach § 17 der Wiener Stellwagen-(Omnibus-) Ordnung für Wagenlenker erforderlichen Voraussetzungen entsprechen.

Mit den für Lenker für Automobilstellwagen seitens der k. k. Polizeidirektion in Wien auszustellenden Erlaubnis-scheinen (Fahrholletten) ist die Zulassung der betreffenden Person, insbesondere als Automobiltenker (Automobilführer) im Stellwagenbetriebe auszusprechen.

3. Jeder Automobilstellwagen, der an Stelle eines Wagens mit Pferdebespannung tritt, ist mit der Nummer zu versehen, die dieser Wagen nach der Wiener Stellwagen-(Omnibus-) Ordnung getragen hat.

4. Die im § 13 der erwähnten Stellwagen-Ordnung enthaltene Vorschrift, zur inneren Wagenbeleuchtung bei Dunkelheit ausschließlich nur Kerzen verwenden zu dürfen, findet auf Automobilstellwagen keine Anwendung.

5. Für den Wagenbegleiter (Kondukteur) muß im Automobilstellwagen an geeigneter Stelle ein entsprechender Sitzplatz freigehalten werden.

6. An der Regel, daß stets links in der Fahrstraße, ohne jedoch das Trottoir zu berühren, gefahren und entgegen kommenden Wagen links ausgewichen werden muß, ist ausnahmslos festzuhalten.

Das Vorfahren hat rechts zu geschehen, darf aber nur in dem Falle stattfinden, als die Straße breit genug ist, vor dem vorausfahrenden Wagen ein freier Raum von mindestens drei Wagenlängen besteht und kein entgegenkommender Wagen in der Nähe ist. Auf Brücken darf niemals vorgefahren werden.

Die gewöhnliche Geschwindigkeit während des Fahrens mit Fahrgästen hat bei Automobil-Stellwagen jener eines Pferdes im frischen Trabe, das ist einer Geschwindigkeit von einem Kilometer in je fünf bis sechs Minuten gleichzukommen; erforderlichen Falls ist die Fahrgeschwindigkeit aus Rücksichten für die Sicherheit des Verkehrs entsprechend zu verringern und darf unter keinen Umständen über das für vorsichtiges Fahren jeweilig zulässige Maß hinaus gesteigert werden. Den diesfälligen Weisungen der Sicherheitsorgane hat der Wagenlenker unbedingt nachzukommen.

Ein den übrigen Wagenverkehr behinderndes langames Fahren mit Automobilstellwagen ist tunlichst zu vermeiden.

7. Die im vorliegenden Erlasse festgesetzten Bestimmungen sind auch für die Ausübung von lediglich auf Automobilstellwagen lautenden Konzessionen im Sinne des § 15, Punkt 3 der Gewerbeordnung maßgebend, jedoch mit der Abweichung, daß auf Grund solcher Konzessionen Wagen mit Pferdebespannung nicht benützt werden dürfen.

8. Durch vorstehende Vorschriften wird das Recht der Gewerbebehörden erster Instanz, je nach der besonderen Art mancher der in Verwendung gelangenden Automobilstellwagen noch weiters erforderliche Betriebsbedingungen und zwar nach Einvernehmung der k. k. Wiener Polizeidirektion fallweise festzusetzen, nicht berührt.

b) Verkehr auf dem Donaufrome und Donaukanale.

1. Donaufrom.

Mit dem Statthaltereierlasse vom 27. Dezember 1901, Z. 112.302, wurde die dem Johann Wolmuth verliehene Konzession zum Betriebe der Propeller-Überfuhr zwischen Rußdorf und Floridsdorf-Jedlesee auf weitere 5 Jahre, das ist bis Ende 1906 verlängert.

Der Süddeutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft wurde mit dem Statthaltereierlasse vom 27. Jänner 1902, Z. 119.461 ex 1901, als Ländeplatz für das Leichtern der von ihr remorquierten mit Petroleum und Benzin beladenen Schiffe das rechte Donauströmufser zwischen km 10.7 und 11.3 unter der Stadlauerbrücke angewiesen.

Die neue Hafenanordnung für den Privathafen der I. k. k. n.-ö. priv. Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft nächst Fischamend wurde mit dem Erlasse der k. k. n.-ö. Statthalterei vom 3. Dezember 1901, Z. 108.181, genehmigt.

Über das Projekt der Donauregulierungs-Kommission für den Ausbau der Rahlenbergerlande und für die Verlängerung des Rußdorfer Vorkopfes, durch dessen Ausführung das Landen der Fahrzeuge an dieser Lände erleichtert und die gefahrlose Erreichung der Schleuseneinfahrt gesichert werden soll, wurde von der k. k. n.-ö. Statthalterei für den 3. Februar eine kommissionelle Verhandlung anberaumt, bei welcher die Vertreter der Gemeinde entsprechend dem diesbezüglichen Stadtratsbeschlusse die Forderung stellten, daß, insoweit es nicht durch anderweitige Vorkehrungen den Ruderschiffen und Flößen ermöglicht würde, ohne fremde Beihilfe in die Rußdorfer Schleuse einzufahren, die Donauregulierungs-Kommission nach wie vor zum Auffangen und Labieren derselben den hierzu erforderlichen Propeller unentgeltlich beizustellen hätte, und daß eine wasserrechtliche Verhandlung für das Projekt durchgeführt werde. Die Donauregulierungs-Kommission hat diesem Verlangen Rechnung getragen und behufs Erleichterung der Einfahrt der Ruderschiffe und Flöße in den Donaukanal für die Schiffsfahrtsperiode 1902 die Beistellung eines Propellers zum Auffangen und Labieren der Fahrzeuge bis zur Schleuse, sowie einer Auffängerpartie in der Kuchelau auf ihre Kosten zugestanden.

2. Donaukanal.

Mit dem Statthaltereierlasse vom 7. Jänner 1902, Z. 118.792, wurde einer Anzahl von Schiffseigentümern die Überwinterung ihrer Fahrzeuge für die Winterperiode 1901/1902 im Donaukanale gestattet.

Zum Zwecke des gesicherten Betriebes der in Ausführung begriffenen Kaimauerarbeiten im Donaukanale wurde von der k. k. Statthalterei am 6. März die bereits im Vorjahre unterm 22. März erlassene Kundmachung betreffend die Beschränkung des freien Ruderschiffahrtsverkehrs im Donaukanale unterhalb der Augartenbrücke (siehe Verwaltungsbericht für 1901, Seite 155) für die Schiffsfahrtsperiode 1902 erneuert. Für die Einfahrt in den Donaukanal blieben die im Vorjahre erlassenen Bestimmungen aufrecht. Vom 19. April ab wurde die freie Schifffahrt in der Strecke Brigittabrücke—Augartenbrücke während der Zeit der daselbst stattfindenden Baggerungsarbeiten auf die tägliche Mittagszeit zwischen 12—2 Uhr beschränkt.

Aus Anlaß von Baggerungsarbeiten in der Strecke Jubiläumsbrücke—Augartenbrücke trat vom 1. Juli eine ähnliche Beschränkung der freien Schifffahrt in dieser Strecke an Wochentagen, und zwar auf die tägliche Mittagszeit von 12 bis 2 Uhr und von 7 Uhr abends bis zum Eintritte der Dämmerung ein.

Vom 29. November ab wurde zufolge Statthaltereierlasses vom 28. November die Schifffahrt durch die Rußdorfer Schleuse eingestellt.

Mit dem Statthaltereierlasse vom 29. November wurde wie im Vorjahre gestattet, daß die im Donaukanale eingestellten Fischereigeschirre für die Dauer des Weihnachtsmarktes bis zu einer Breite von 12 m vom Wasseranschlage vom Ufer entfernt gestellt werden; in dieser Breite dürfen die Geschirre bis Ende Februar 1903 belassen werden, während von diesem Zeitpunkte an bis 15. April 1903 nur eine Auslaufweite von 11 m bewilligt wurde.

Über das Ansuchen des Anton Örley um grundsätzliche Entscheidung darüber, ob ihm nach Fertigstellung der im Wiener Donaukanale im Zuge befindlichen Arbeiten eine Konzession zum Betriebe der Lokalschiffahrt im Kanale erteilt werden könnte, fand am 1. Mai eine informative Besprechung bei der k. k. n.-ö. Statthalterei statt, nach deren Ergebnisse gegen das geplante Unternehmen keine grundsätzlichen Anstände bestehen, die Feststellung der einzelnen Bedingungen wurde dem Verfahren über das einzubringende Detailprojekt vorbehalten.

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 2. Jänner, M.-Z. 105.190/01, betreffend das Verbot des Verkehrs sämtlichen Straßenfuhrwerkes im III. Bezirke durch die Rochusgasse in der Richtung der Ungargasse zur Landstraße Hauptstraße und durch die Sechskrügelgasse in der Richtung von der Landstraße Hauptstraße zur Ungargasse.

2. Kundmachung vom 8. Jänner, M.-Z. 93.130/01, betreffend das Verbot des Befahrens der Schienen der städtischen Straßenbahnen durch welche der elektrische Strom zugeführt wird (Schlitzkanal), mit Wagen, deren Radfelgen beziehungsweise Gummireifen eine geringere Breite als 40 mm besitzen.

3. Kundmachung vom 7. Februar, M.-Abt. IV, Z. 28, betreffend das Verbot der Durchfahrt durch die Canisiusgasse im IX. Bezirke in der Richtung und in dem Teile von der Rußdorferstraße zur Sobieskigasse.

4. Kundmachung vom 13. Februar, M.-Abt. IV, Z. 318, betreffend das Verbot der Durchfahrt des Schwerfuhrwerkes durch die Straße vor der Pfarrkirche auf dem Breitenfelde im VIII. Bezirke.

5. Kundmachung vom 18. März, M.-Z. 100.745/01, betreffend das Verbot des Schnellfahrens im engen Teile der Dornbacherstraße zwischen den Häusern Nr. 102 und 120.

6. Kundmachung vom 21. März, M.-Z. 127.044/900, betreffend die Verschaffenheit und den Verkehr der Bierwagen, das Abladen oder Abschlauchen der Fässer der Weintransportwagen und die Zu- und Abfuhr von Baumaterialien im I. Bezirke.

7. Kundmachung vom 31. Mai, M.-Abt. IV, Z. 1162, betreffend das Verbot des Schnellfahrens bei der Ausfahrt aus der Floriani-, Tulpen-, Schmid- und Georgsgasse in die Landesgerichtsstraße im VIII. Bezirk und bei der Ausfahrt aus der Papagenogasse auf den Getreidemarkt im VI. Bezirke bei Übersehung der Straßenbahngeleise.

8. Kundmachung vom 10. Juni, M.-Abt. IV, Z. 463, betreffend die Aufstellung von Schwerfuhrwerken und das Zustreifen von Waren vor den Häusern Nr. 201 bis 207 und 200 bis 212 der Schönbrunnerstraße im XII. Bezirke.

9. Kundmachung vom 19. Juni, M.-Abt. IV, Z. 1404, betreffend die Beschaffenheit und den Verkehr der Kabswagen. Diese Kundmachung bildet eine Republikation und Ergänzung der Kundmachung vom 26. März 1892, M.-Z. 52.481. Neu aufgenommen wurde in dieselbe die Bestimmung, daß für je zwei Kabsfuhrwerke ein Kutscher vorhanden sein muß, der neben dem ersten seiner Wagen zu gehen oder auf demselben zu sitzen hat, und daß nicht mehr als vier Wagen hinter einander fahren dürfen.

10. Kundmachung vom 4. August, M.-Abt. IV, Z. 732, betreffend das Verbot der Durchfahrt durch die Laurenzgasse im V. Bezirke in der Richtung von der Gasser-gasse zur Magleinsdorferstraße.

11. Kundmachung vom 4. August, M.-Abt. V, Z. 3573, betreffend das Verbot des Befahrens der Straßenbahngleise unter der Stadtbahnbrücke über die Gumpen-dorferstraße mit Wagen von über 4.1 m Gesamthöhe.

12. Kundmachung vom 19. August, M.-Abt. V, Z. 3580, betreffend das Verbot des Befahrens der Straßenfläche zwischen der halbmondförmigen Rettungs-insel gegenüber dem Hause Nr. 10 der Schottengasse und dem Trottoir der Garten-anlage.

13. Kundmachung vom 22. September 1902, M.-Abt. IV, Z. 1425, betreffend das Verbot der Durchfahrt von Schwerfuhrwerk durch die 2., 3., 4. und 5. Landen-gasse im XI. Bezirke.

14. Kundmachung vom 23. September, M.-Abt. IV, Z. 1840, betreffend das Verbot des Fuhrwerksverkehrs durch die Rußwaldgasse im XIX. Bezirke in der Richtung von der Silbergasse zur Hohen Warte und des Schnellfahrens vor den Häusern 15, 17, 18 und 20.

15. Kundmachung vom 15. Dezember, M.-Abt. IV, Z. 2254, betreffend das Verbot des Verkehrs von Schwerfuhrwerk durch die Siebensterngasse und Westbahn-straße im VII. Bezirke.

b) Fuhrwerksverkehr.

Zwei im Gemeinderate eingebrachte Interpellationen über das Schnellfahren der Automobile wurden der k. k. Polizei-Direktion mit dem Ersuchen um Abhilfe über-mittelt. Eine Petition der Genossenschaften der Groß- und Kleinfuhrwerksbesitzer an den n.-ö. Landtag um Abänderung des Gesetzes vom 1. Dezember 1880, betreffend die Anwendung breiter Radfelgen, wurde vom n.-ö. Landesauschusse dem Magistrate zur Äußerung übermittelt; in dieser Petition wird insbesondere die Erhöhung des Ladungsgewichtes für Wagen mit 10 cm breiten Radfelgen angestrebt. Vom Magistrate wurden in dieser Angelegenheit Äußerungen des Stadtbauamtes und der k. k. Polizei-direktion eingeholt, doch kam es im Berichtsjahre zu keiner Beschlußfassung.

c) Benützung städtischen Straßengrundes durch Private.

Zur Anbringung von Gewölbsportalen, Sonnenschutzplachen u. s. w., die städtischen Straßengrund in Anspruch nehmen, beziehungsweise in den Luftraum der öffentlichen Straßen hineinragen, ist die Bewilligung des Magistrates erforderlich. Solche Bewilli-gungen wurden erteilt zur Anbringung von Gewölbsportalen mit Plachen 213, ohne Plachen 75, Sonnenschutzplachen 143, Schaukästen 464, Gewölbsportalatlampen 885.

Über die seit längerer Zeit in Verhandlung stehende Neuregelung der Platzzins-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 Berichtsjahre eine Erweiterung um 122·236 km erfahren. Die Gesamtlänge der Luftleitungen hat um 48·185 km, die der Kabelleitungen um 74·051 km zugenommen. Am Schlusse des Berichtsjahres betrug die erstere 668·059 km, die letztere 267·102 km. Der Gesamtbestand des städtischen Telegraphen- und Telephonnetzes betrug 935·161 km. Die Gesamtzahl der Feuerwehrtelegraphenstationen belief sich auf 46, die der Telephonstationen auf 239, die der automatischen und Induktionsfeuermeldbestellen auf 528. Die Gesamtzahl der Feuermeldbestellen war daher 813.

Mit Ende des Jahres war die Gemeinde Wien Abonnentin von 133 staatlichen Telephonsprechstellen mit 69 Nebenstationen.

Die Zahl der Privattelephon- und Signalanlagen betrug am Ende des Berichtsjahres 45.

Die staatlichen Kabelleitungen erfuhren eine Erweiterung um 52·32 km. Die Länge des gesamten staatlichen Kabelnetzes betrug Ende des Berichtsjahres 407·748 km.

Behufs Bewilligung von Kabellegungen, Aufstellung von Leitungsmasten u. s. w. wurden 35 Lokalkommissionen und 400 Erhebungen vorgenommen.

Die Rohrpostanlage erfuhr keine Erweiterung.

Die zwischen der Gemeinde Wien als Konzessionärin der elektrischen Straßenbahnen und der k. k. Staats Telegraphenverwaltung hinsichtlich der oberirdisch geführten staatlichen Schwachstromleitungen bereits in den Vorjahren zu Tage getretenen Gegensätze (siehe die Verwaltungsberichte für die Jahre 1900 und 1901, Seite 111, beziehungsweise 159 ff.), welche das Betreten des Klageweges durch die Gemeinde notwendig gemacht und zur Kündigung des Übereinkommens zwischen der Gemeinde und dem k. k. Handelsministerium vom 26. März 1898, betreffend die Benützung des öffentlichen Gutes bei Herstellung ärarischer Telegraphen- und Telephonleitungen geführt hatten, wurden durch das mit dem Gemeinderatsbeschlusse vom 11. April genehmigte Übereinkommen der Gemeinde mit der k. k. Regierung vom 24. Februar über verschiedene Angelegenheiten der städtischen Elektrizitätswerke und Straßenbahnen ausgeglichen. Im Punkte IV dieses Übereinkommens wurde zur Klarstellung und Regelung der in dieser Richtung schwebenden Fragen folgendes festgesetzt:

1. Die Staats Telegraphenverwaltung wird die im Zuge befindliche programmmäßige (mit dem Umbau des Wiener Stadttelephonnetzes zusammenhängende) Beseitigung der Telegraphen- und Telephonluftleitungen nach Tunlichkeit beschleunigen. Die Staats Telegraphenverwaltung erwartet jedoch, daß die Gemeinde Wien ihr bei Durchführung der zu dem gedachten Zwecke notwendigen Kabelleitungen das entsprechende Entgegenkommen erweisen wird.

2. Die Gemeinde Wien erkennt an, daß die Herstellung und Erhaltung aller beim Baue und Betriebe der städtischen Straßenbahnen im Interesse der öffentlichen Sicherheit, sowie der staatlichen Telegraphen- und Telephonanlagen zu treffenden Vorkehrungen im Sinne der §§ 5 und 12 der Konzessionsurkunde vom 24. März 1899, N.-G.-Bl. Nr. 58, der Konzessionärin zur Last fallen.

Es wird jedoch vereinbart, daß die Gemeinde Wien für die Herstellung und Erhaltung der an den oberirdischen Leitungen der Staats Telegraphenanstalt angebrachten oder anzubringenden Schutzvorrichtungen (Erdschienen, Erdschlingen, Schmelzvorrichtungen und dergleichen), soweit dieselben nach den bestehenden Vorschriften von den Organen der Staats Telegraphenverwaltung auf Rechnung der Konzessionärin auszuführen sind, die Selbstkosten des Staates, jedoch in keinem Falle mehr als einen Betrag von 300.000 K zu vergüten hat.

Die seinerzeit von der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien für den gedachten Zweck erlegten Bauvorschlüsse werden auf diesen Betrag zu Gunsten der Gemeinde Wien angerechnet.

3. Der Gemeinde Wien wird die baldige Erteilung der angeforderten Konzession für eine dem Betriebe der städtischen Elektrizitätswerke dienende Telephon- und Signalanlage unter den üblichen Bedingungen, sowie die Verlängerung der mit den Handelsministerial-Erlässen vom 7. Juni 1898, Z. 3968 ex 1897, und vom 29. August 1898, Z. 42.717, erteilten Konzession für die städtischen Telegraphen-, Telephon- und Signalanlagen unter den bisherigen Bedingungen, beide auf die Dauer des Übereinkommens zwischen dem k. k. Handelsministerium und der Gemeinde Wien vom 26. März 1898, S.-M.-Z. 3715, M.-Z. 51.383, zugesichert.

4. Bei der Legung der Kabel für die städtischen Elektrizitätswerke wird die Staatstelegraphenverwaltung in Bezug auf die Formulierung und Geltendmachung ihrer Bedingungen mit der größten Raschheit und dem größten Entgegenkommen vorgehen, soweit dies nur immer mit den Interessen der Sicherheit vereinbar ist.

5. Die Gemeinde Wien zieht die unmittelbare und gerichtliche Kündigung des Übereinkommens vom 26. März 1898, S.-M.-Z. 3715, M.-Z. 51.383, sowie die an das k. k. Eisenbahnministerium gerichtete Eingabe de präs. 1. Februar 1902, betreffend Feststellung des Rechtsverhältnisses zwischen der Gemeinde Wien und der k. k. Post- und Telegraphenverwaltung hinsichtlich der Benützung städtischen Straßengrundes zur Kabellegung zurück.

Es wird jedoch eine einvernehmliche Revision der zu dem obbezeichneten Übereinkommen gehörenden reglementären Bestimmungen vorbehalten.

E. Öffentliche Uhren.

Im Berichtsjahre bestanden in Wien 58 öffentliche Uhren, deren Aufziehen und Instandhaltung von der Gemeinde veranlaßt wurde. Für weitere 11 öffentliche Uhren trug die Gemeinde nur die Kosten der transparenten Beleuchtung.

Unter diesen 69 öffentlichen Uhren, wovon 34 teils durch elektrisches Licht, teils durch Gaslicht beleuchtet werden, befinden sich 42 auf Kirchen, die übrigen auf anderen größeren Gebäuden.