

## X. Verkehrswege und Verkehrsmittel.

### A. Verkehrswege.

#### a) Gemeindestraßen.

##### 1. Straßenbenennungen.

Im Jahre 1903 wurden neu benannt:

Im I. Bezirke: Abraham a Sancta Clara-Gasse, parallel mit der Minoriten-Gasse laufend, ebenso wie diese den Minoritenplatz mit der Bankgasse verbindend, nach dem berühmten Kanzelredner und Volkschriftsteller Abraham a Sancta Clara; Aspern-Platz, der zwischen Stubenring, Wiesingerstraße und Aspernbrücke neu entstandene Platz;

im III. Bezirke: Gigergasse, die Zufahrtstraße zum Stadtbahnhofe „Hauptzollamt“, die aus einem Teile der Kat.-Parz. 383/1 besteht und die Landstraße Hauptstraße mit der Magergasse verbindet, nach Jakob Giger, 1811—1829 Grundrichter der ehemaligen Vorstadt Landstraße;

im IV. Bezirke: Radeckgasse, die in der Verlängerung der Trappelgasse neu entstandene Gasse vom Alois Drasche-Park bis zum Wiedener Gürtel, zur Erinnerung an die alte Ried „im Radeck“, über welche sich die Trappelgasse in ihrem ganzen Verlaufe hinzieht;

im VI. Bezirke: Hugo Wolfgasse, die neue Gasse, welche die Schmalzhofgasse mit dem Loquai-Platz verbindet, nach dem kürzlich verstorbenen hervorragenden Dondichter Hugo Wolf; Loquaiplatz, der inmitten der Gründe der aufgelassenen Gumpendorfer Kaserne neu entstandene Platz, nach dem verstorbenen um den Bezirk Mariahilf verdienten Landtags-Abgeordneten, Bezirksvorsteher und Gemeinderat Ferdinand Loquai; Worellstraße, die neue Straße, welche von der Kreuzung der Gumpendorferstraße und Kasernengasse zum Loquaiplatz führt, nach Stefan Worell, dem vor 5 Jahren verstorbenen Gründer des katholischen Waisenhilfsvereines;

im VII. Bezirke: Enzingergasse, die neu entstandene, von der Lerchenfelderstraße zwischen den Häusern Nr. 117 und 121 abzweigende Gasse, nach Karl Enzinger, welcher vom Jahre 1872—1889 dem Gemeinderate der Stadt Wien angehörte und sich um das Armenwesen der Stadt Wien besonders verdient gemacht hat;

im XI. Bezirke: Dürnbacherstraße, die neu entstandene, beim Hause Dr.-Nr. 197 Simmeringer Hauptstraße abzweigende Straße nach dem kaiserl. Schiffsoberlieutenant, Ritter Andreas Dürnbacher, welcher Eigentümer der ehemaligen Grundherrschaft Simmering war;

im XII. Bezirke: Belghoferstraße, die neu entstandene, von der Schönbrunner Allee gegenüber dem Hause Dr.-Nr. 31 daselbst abzweigende Straße und zwar die an der Hochquellenleitung hinlaufende, an der Grenze des Hezendorf Gebietes gelegene Straße zur Erinnerung an den Zimmermeister Belghofer, der zu Anfang des XIX. Jahrhunderts die ersten artesischen (Springquell-)Brunnen in Österreich anlegte; Schöpfergasse, die nach dem Schönbrunnergarten hin verlaufende Gasse, nach Wolfgang Schöpfer, welcher sich durch seine Wohltätigkeit für Hezendorf besonders verdient gemacht hat;

im XIII. Bezirke: Hügelgasse, die neu entstandene Verbindungsgasse von der Ruhofstraße zum Hiezingerkai zwischen der Westbahn und der St. Veitgasse, da die frühere Hüglgasse jetzt Braunschweigergasse genannt wurde;

im XVIII. Bezirke: Achamergasse, der zwischen der Luftkandlgasse und dem Währinger Gürtel gelegene Teil der Ernergasse, umfassend die Häuser mit den Dr.-Nr. 1—6, zur Erinnerung an den Stückgießer Johann Achamer, der im Jahre 1711 die große Glocke zu St. Stefan gegossen hat, wozu der Kaiser die im Jahre 1683 von den Türken eroberten Kanonen hergab; Eckergasse in Pöbleinsdorf, die von der Herbeckstraße abzweigende Parallelgasse zur Scheibenberggasse, zur Erinnerung an Matthäus Eckner, welcher, wie aus dem niederösterreichischen ständischen Gültensbuche hervorgeht, während der Jahre 1583—1599 Besitzer der Grundherrschaft Pöbleinsdorf gewesen ist; Sporfenbühel, der zwischen der Luftkandlgasse und dem Währinger Gürtel gelegene Teil der Anastasius Grünigasse, umfassend die Häuser mit den Dr.-Nr. 1—6, zur Erinnerung an den alten Namen des ehemaligen Himmelfortgrundes, welcher der „Sporfenbühel“ hieß;

im XIX. Bezirke: Amalgergasse, die neu entstandene Gasse, welche südlich der Kahlenbergstraße von dem Springfiedelweg in westlicher Richtung abzweigt, nach dem freien Bauern Amalger, der mit seinem Gefährten Waltilo als erster deutscher Ansiedler von Heiligenstadt urkundlich genannt wird; Döbblinger Gürtel, das aus den Kat.-Parz. 172/15 und 173/17 Grdb. Ober-Döbbling bestehende Straßenstück, das zu beiden Seiten der Gürtellinie der Wiener Stadtbahn liegt und den Währinger Gürtel jenseits der Döbblinger Hauptstraße fortsetzt; Haubenbiglgasse, der in die „Hohe Warte“ mündende Teil der Hungerberggasse, nach der in jener Gegend bestehenden Bodenerhebung, welche seit alten Zeiten den Namen „Haubenbigl“ führt; Saileräckergasse, die neu entstandene, von der Rodlergasse abzweigende Parallelgasse zur Krottenbachstraße, zur Erinnerung an die Fluren namens Seileräcker, an welchen die neue Gasse in ihrer künftigen Ausgestaltung vorüberführen wird.

Als Verlängerungen schon bestehender benannter Verkehrsadern wurden benannt:

Im I. Bezirke: Franz Josefs-Kai, der zwischen dem Aspernplatze und dem bereits bestehenden Franz Josefs-Kai neu entstandene Straßenzug;

im III. Bezirke: Neulinggasse, die neu eröffnete Straße, welche die Neulinggasse über die Ungargasse hinaus in der Richtung gegen den Arenberggarten verlängert;

im VI. Bezirke: Königsegggasse, die neue Gasse, welche die Königsegggasse über die Kasernengasse hinaus bis zum Loquai-Platze verlängert;

im VII. Bezirke: Apollogasse, die neu eröffnete Straße, welche die Apollogasse über die Kaiserstraße hinaus fortsetzt und einen stumpfen Winkel bildend, mit der Stollgasse verbindet;

im XVII. Bezirke: Rößergasse, die in der Verlängerung der Rößergasse bis zur Ausmündung in die Förgerstraße neu entstandene Gasse;

im XVIII. Bezirke: Herbeckstraße in Pöbleinsdorf, die Verlängerung der in Gersthof bestehenden Herbeckstraße; Wallrißstraße in Pöbleinsdorf, die Verlängerung der in Gersthof schon bestehenden Wallrißstraße;

im XX. Bezirke: Meldemannstraße, die Fortsetzung der schon bestehenden Meldemannstraße und zwar vom Hochstädtplatz bis zu der noch nicht durchgeführten Straße, welche von der 3. Durchfahrt des Nordwestbahndammes zum Kaiserplatz führt.

Abgeändert wurden:

im IX. Bezirke: in Elisabeth-Promenade, die frühere Kofauerlände, zum Andenken an weiland Ihre Majestät die Kaiserin und Königin Elisabeth;

im X. Bezirke: in Favoritenstraße, die Himbergerstraße als Fortsetzung der Favoritenstraße im IV. Bezirke;

im XII. Bezirke: in Wienerbergstraße, die Gassenbezeichnung „Gerichtsweg“ als Fortsetzung der Wienerbergstraße;

im XIII. Bezirke: in Braunschweigergasse, als Verlängerung derselben die bisherige Hügelgasse;

im XIV. Bezirke: Vorzinggasse; anlässlich der Verbauung des Vorzingplatzes wurde die Bezeichnung „Vorzingplatz“ aufgelassen und statt dessen die Verbindung zwischen Beckmann- und Husterergasse längs der Front des daselbst erbauten Schulgebäudes wie oben benannt;

im XV. Bezirke: in Gerstnerstraße, die bisherige Gerstnergasse mit Rücksicht auf ihre Breite von 23 m.

Brücken wurden benannt:

im II. Bezirke: Gaswerksteg, der eiserne Steg, welcher zwischen der Kaiser-Josefs- und Stadlauer-Brücke den II. und III. Bezirk verbindend über den Donaukanal führt;

im XVI. Bezirke: Degensteg, der über die Vorortelinie der Wiener Stadtbahn im Zuge der Degengasse hergestellte Übergangssteg;

im XIX. Bezirke: Obkirchersteg, der eiserne Steg, der im Zuge der Obkirchergasse über die Vorortelinie der Wiener Stadtbahn führt.

Zufolge Stadtratsbeschlusses vom 11. November wurde Professor Dr. Friedrich Umlauf ersucht, ein kleines, volkstümlich gehaltenes Namensbuch der Stadt Wien zu verfassen. Zu diesem Zwecke werden ihm die einschlägigen Materialien in der Stadtbibliothek zur Verfügung gestellt.

## 2. Herstellung und Erhaltung der Straßen.

Das Flächenmaß der in der regelmäßigen Erhaltung der Gemeinde stehenden Straßen, Gassen und Plätze einschließlich der Trottoirs, Gehwege, Reitsteige und Fahrwege betrug am Ende des Berichtsjahres 11,806.105 m<sup>2</sup>, wovon 8,525.433 m<sup>2</sup> auf Bahnhöfen, Plätze, Spiegel, Talus, Radfahrwege zc. und 3,280.672 m<sup>2</sup> auf Trottoirs, Gehwege und Reitsteige entfallen.

Der Flächenzuwachs an Gemeindeftraßen gegenüber dem Jahre 1902 beläuft sich insgesamt auf 182.118 m<sup>2</sup> und ist durch die Eröffnung neuer, sowie durch Ver-  
längerung und Verbreiterung bestehender Straßen entstanden.

Bemerkt wird, daß der Zuwachs sich nur auf solche Straßenflächen bezieht, welche im Laufe des Berichtsjahres durch Beschotterung oder Pflasterung für den allgemeinen Verkehr benützlich gemacht wurden, während jene Flächen, welche als Straßen-  
gründe im Grundbuche zwar abgeschrieben, aber noch nicht in gang- oder fahrbaren Zustand versetzt wurden, nicht eingerechnet worden sind.

Vergleichsweise ergibt sich in den einzelnen Bezirken, daß an dem Straßenzuwachs hauptsächlich die Bezirke I Innere Stadt (mit 9046 m<sup>2</sup>), II Leopoldstadt (mit 13.976 m<sup>2</sup>), III Landstraße (mit 7334 m<sup>2</sup>), VI Mariahilf (mit 6816 m<sup>2</sup>), X Favoriten (mit 12.716 m<sup>2</sup>), XIII Hietzing (mit 60.708 m<sup>2</sup>), XIV Rudolfsheim (mit 11.387 m<sup>2</sup>), XVII Hernals (mit 9899 m<sup>2</sup>), XVIII Währing (mit 8848 m<sup>2</sup>), XIX Döbling (mit 7513 m<sup>2</sup>) und XX Brigittenau (mit 13.410 m<sup>2</sup>) beteiligt sind und daß im allgemeinen in den Bezirken I bis IX und XX ein Zuwachs von 62.735 m<sup>2</sup>, in den Bezirken X bis XIX ein solcher von 119.383 m<sup>2</sup> stattfand.

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

Im I. Bezirke: Die Regulierung am Franz Josefs-Kai vom Ferdinandsplatz bis zur Kadetzhütte und zum Teile auch zwischen Morzinplatz und Augartenbrücke, die Regulierung des Schmerlingplatzes, der Ringstraße beim Parlamente, der Fries-, Nagler- und Bognergasse, des Fleischmarktes vor Dr.-Nr. 14 bis 20 und der Kreuzung der Schönlatern- und Postgasse; die Asphaltierungen in der Schellinggasse zwischen Schwarzenbergstraße und Johannesgasse, in der Reichsratsstraße und Bartensteingasse, in der Köllnerhofgasse vom Fleischmarke bis Dr.-Nr. 3, in der Landstrongasse, Milch-  
gasse, Tuchlauben von Dr.-Nr. 9 bis 12, die Herstellung eines asphaltierten Gehweges am Franz Josefs-Kai von der Haltestelle Schottenring bis zur Stephaniebrücke, die Holz-  
pflasterungen in der Doblhoffgasse und auf dem Fleischmarke vor Dr.-Nr. 1 und 3, die Straßenherstellungen in der Wibergergasse und in der Wollzeile vor Dr.-Nr. 39 u. 41.

Im II. Bezirke: Der Bau und die Pflasterung einer neuen Verbindungsstraße zwischen Kronprinz Rudolfstraße und Nordbahnstraße am Praterstern, die Neupflasterung am Handelskai vom städtischen Donaubade bis zur Kronprinz Rudolfbrücke und von Dr.-Nr. 300 bis zur Militär-Schwimmhalle, die Auswechslung des schadhaften Metall-  
pflasters durch Asphaltpflaster am Czerninplatz, die Asphaltierung der Kleinen Sperlgasse zwischen Stefaniestraße und Lilienbrunnengasse, die Straßenherstellungen in der Obermüllner-,  
Stuwerstraße, Sebastian Kneippgasse und auf dem Altplatz sowie die Inangriffnahme der Herstellung der Schüttelstraße zwischen Brandgasse und Kaiser Josefsbrücke.

Im III. Bezirke: Die Fertigstellung der Regulierung der Erdbergerstraße von der Rainer- bis zur Schlachthausgasse, die Neupflasterung der Schlachthausgasse von der Erdbergerstraße bis zur Kaiser Josefsbrücke, die Regulierungen des Platzes vor der Kirche St. Peter und Paul, der Löwengasse längs der Kirche St. Dthmar, der Steingasse von Dr.-Nr. 1—5 und der Landstraße Hauptstraße vor Dr.-Nr. 130.

Im IV. Bezirke: Die Neupflasterungen in der Allee- und Goldegg- und Weyringergasse und in der Johann Straußgasse von der Wiedner Hauptstraße bis zur Rainergasse, die Umpflasterung der Heugasse von Dr.-Nr. 40 bis 46, die Inangriff-  
nahme und teilweise Durchführung der großen Regulierung der Technikerstraße, der Heugasse und des Rennweges beim Schwarzenbergpark.

Im V. Bezirke: Die Regulierung der Schönbrunnerstraße von der Revillegasse bis zur Reinprechtsdorferstraße, die Umpflasterung der Wolfganggasse von Dr.-Nr. 28 bis zur Koflergasse, die Asphaltierung der Wehrgasse zwischen Wienstraße und Schönbrunnerstraße.

Im VI. Bezirke: Die Regulierung des Margaretengürtels von der Stadtbahnhaltestelle „Margaretengürtel“ bis zum Sechshausergürtel, die Umpflasterung der Sandwirtgasse zwischen Hofmühl- und Turmburggasse, die Regulierung der Windmühlgasse und Barnabitingasse bei der Ausmündung in die Gumpendorferstraße.

Im VII. Bezirke: Die Umpflasterungen in der Kirchengasse zwischen Neustift- und Burggasse und in der Stollgasse von der Kaiserstraße bis zum Neubaugürtel.

Im VIII. Bezirke: Die Regulierungen in der Alserstraße von der Feldgasse bis zur Skodagasse und in der Lerchensfelderstraße zwischen Tiger- und Blindengasse, die Holzpflasterung vor Dr.-Nr. 47 Langeasse.

Im IX. Bezirke: Die Neupflasterung der Lazarettgasse von der Pelikangasse bis zum Zimmermannsplatz, die Regulierung der Liechtensteinstraße von Dr.-Nr. 88 bis 135, die Holzpflasterung in der Alserbachstraße vor Dr.-Nr. 23 und die Inangriffnahme der Regulierung der Elisabethpromenade zwischen der Türkenstraße und der Pramergasse.

Im X. Bezirke: Die Neupflasterung der Erlachgasse zwischen der Favoriten- und Layenburgerstraße, die Fahrbahnverbreiterung in der Layenburgerstraße vom Quellenplatz bis zur Inzersdorferstraße, die Umpflasterungen in der Hinteren Südbahnstraße und Sonnwendgasse, die Umlegung der Gudrunstraße zwischen der Absberggasse und der Staatseisenbahn in die Trasse der künftigen Hochstraße, als Vorarbeit für die Unterführung der Geleise der Staatseisenbahn im Zuge der Gudrun- und Geißelbergstraße.

Im XI. Bezirke: Die Neupflasterung der Kopalgasse und der anschließenden Teile in der Dorf- und Meichelstraße und die Regulierung eines Teiles der I. Haidequerstraße.

Im XII. Bezirke: Die Neupflasterung der Arndtstraße zwischen Michael Bernhard- und Griesshofgasse, die Umpflasterung der Meidlinger Hauptstraße zwischen Tivoligasse und Dr.-Nr. 74, die Herstellung der linksseitigen Zufahrtsstraße in der Oswaldgasse von der Breitenfurterstraße bis zum projektierten Platz, die Regulierungsarbeiten und streckenweisen Pflasterungen in der Breitenfurter- und Hezendorferstraße anlässlich des Baues der Straßenbahn.

Im XIII. Bezirke: Die umfangreiche Regulierung und Neupflasterung der Hütteldorferstraße von der Reingasse bis zur Linzerstraße, die Neupflasterung eines Teiles der Pappelallee, die Regulierung in der Breitenseerstraße von der Kandlerstraße bis Dr.-Nr. 60 und in der Hüttengasse von der Breitenseerstraße bis zur Spetterbrücke, die Asphaltierungen in der Maxingstraße, Alt- und Faßholdgasse, sowie die ausgedehnten Straßenherstellungen bei den neuen Kavalleriekasernen in Breitensee.

Im XIV. Bezirke: Die Neupflasterung der Felberstraße von der Hugel- bis zur Selzergasse, der Goldschlagstraße von der Hugel- bis zur Kröllgasse und der Avedikstraße von Dr.-Nr. 5 bis 13, die Regulierung der Mariahilferstraße von der Arnstein- bis zur Zollersperggasse, die Straßenherstellungen am Vorhangplatz und in der Beckmann- gasse zwischen Meisl- und Märzstraße.

Im XV. Bezirke: Die Neupflasterung der Friesgasse mit gleichzeitiger Herstellung eines Holzpflasters vor der Klosterschule und die Regulierung der Mariahilferstraße bei der ehemaligen Mariahilferlinie.

Im XVI. Bezirke: Die Neupflasterung der Thaliastraße von Dr.-Nr. 18 Richard Wagnerplatz bis Dr.-Nr. 71 Thaliastraße, die Herstellung eines Holzpflasters vor Dr.-Nr. 150 Ottakringerstraße, die Straßenherstellungen in Teilstrecken der Maroltinger-, Haberl- und Rückertgasse.

Im XVII. Bezirke: Die Inangriffnahme und teilweise Durchführung des Straßenbaues in der Franz Karlstraße von der Taserleiche bis zum Halterbache, die Regulierung des Zimmermannsplatzes, die Straßenherstellungen in Teilstrecken der Redtenbacher-, Vienstelder-, Heuberg- und Hofitanskygasse.

Im XVIII. Bezirke: Die Regulierung der Währingerstraße von Dr.-Nr. 125 bis 129, die Straßenherstellungen in Teilstrecken der Colloredo-, Scheibenberg-, Wallrieß-, Schöffel- und Hofstattgasse.

Im XIX. Bezirke: Die Neupflasterung der Barawitzkagasse von der Elmargasse bis zur Hohen Warte, die anlässlich des Baues der Straßenbahn erforderliche Regulierung und Pflasterung der Döblinger Hauptstraße von der Hofzeile bis zur Rußwaldgasse, und die Regulierung der Hohen Warte von der Barawitzkagasse bis zur Wollergasse, die Straßenherstellung in der Friedlgasse von der Sieveringer- bis zur Arbesbachstraße.

Im XX. Bezirke: Die Neupflasterung der Treustraße von der Dthmar- bis zur Gerhardusgasse, die Umpflasterung der Jägerstraße von der Staudingergasse bis zur Wallensteinstraße, einschließlich der Regulierung des Wallensteinplatzes; die Straßenherstellungen in Teilstrecken der Hellwag-, Leipziger- und Dresdnerstraße.

#### 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 5,675.437 m<sup>2</sup>, wovon 4,681.439 m<sup>2</sup> auf Fahrbahnen, 993.998 m<sup>2</sup> auf Gehwege entfielen.

Im Vergleiche zum Vorjahre hat das Ausmaß der beschotterten Fahrbahnen trotz des nicht unbedeutenden Zuwachses an neuen Schotterstraßen infolge der in größerem Maßstabe ausgeführten Pflasterungen eine Verminderung um 85.043 m<sup>2</sup> erlitten, während die Fläche der Fußwege einen Zuwachs von 3228 m<sup>2</sup> erfahren hat.

Die Kosten der Instandsetzung neu eröffneter Schotterstraßen, der Rekonstruktion bestehender Schotterstraßen und der ausgeführten Kinnjale und Übergangspflasterungen in diesen Straßen haben 464.747 K 86 h betragen.

#### Erhaltung der Schotterstraßen.

Die Erhaltung der Schotterstraßen erfolgte in gleicher Weise und mit demselben Materiale wie im Vorjahre.

Die Erhaltung der Straßen nach dem Decksysteme wurde jedoch in größerem Umfange angewendet, so daß die vorhandenen 3 Dampfwalzen und 18 Pferdewalzen nicht mehr ausreichten; die beantragte Anschaffung einer vierten Dampfwalze gelangte jedoch im Berichtsjahre nicht mehr zur Durchführung.

Die Beschaffung des Schotter und Sandes zur Straßenerhaltung verursachte Kosten im Betrage von 1,152.461 K 11 h; es wurden 160.174 m<sup>3</sup> Schotter verbraucht.

Von den eingelangten Offerten auf Lieferung von harten Schottergattungen, und zwar auf Basaltschotter von Dr. Millner in Karlsbad, Basaltschotter von Malik und der Bautscher Gewerkschaft wurde nur das erstgenannte behufs probeweiser Herstellung einer Straßenstrecke berücksichtigt; ein weiterer Teil dieser Straße wurde mit Dioritschotter aus Mariental hergestellt.

Von einem Offerte auf Lieferung von schlesischem Grauwackenschotter wurde kein Gebrauch gemacht.

Das Ergebnis des in eigener Regie der Gemeinde betriebenen Steinbruches am Ezelberge war im Berichtsjahre beeinträchtigt durch das gänzliche Versagen des an der Südseite des Ezelberges betriebenen neueren und der zunehmenden Ausbeutung des ursprünglichen (ostseitigen) Bruches. Unter diesen Umständen reichte der im Vorjahre begonnene Bruch am Dahaberge nicht aus, um den Betrieb in vollem Umfange aufrecht zu erhalten. Ein an der Südseite des Dahaberges angelegter Probestollen ergab günstige Gesteinsverhältnisse, weshalb zur Ermöglichung einer rascheren Aufschließung des Bruches als selbe von der im Vorjahre in Angriff genommenen Nordseite aus möglich war, die Zupachtung einer Fläche von 5.45 ha ärarischen Grundes in Betracht gezogen wurde. Die diesfälligen Verhandlungen sowie die nach Abschluß des Vertrages erfolgte Übergabe und die Abholzung des Pachtgrundes erforderten jedoch soviel Zeit, daß im Berichtsjahre die Abdeckungsarbeiten nicht mehr in Angriff genommen werden konnten. Der jährliche Pacht erhöhte sich durch die Zupachtung um 15.000 K; erzeugt wurden 11.587 m<sup>3</sup> Schotter, 2897 m<sup>3</sup> Kiesel und 1606 m<sup>3</sup> Sand, daher zusammen 16.090 m<sup>3</sup>; hievon entfallen 1100 m<sup>3</sup> auf Handschlegelung und 14.990 m<sup>3</sup> auf die Erzeugung durch Brechmaschinen. Trotz der verhältnismäßig geringen Erzeugung ist das finanzielle Ergebnis noch immer ein günstiges zu nennen. In Anbetracht der am Dahaberge erlangten Aufschlüsse über die Gesteinsverhältnisse ist eine bedeutend erhöhte Erzeugung und Verbesserung der Qualität des Schotters nach erfolgter Erschließung des Bruches mit Sicherheit zu erwarten. Im Berichtsjahre erforderten die beiden schon 25 Jahre bestehenden Arbeiterwohnhäuser bei dem Steinbruche größere Erhaltungsarbeiten; auch wurde eine gemauerte Schmiedehütte errichtet.

#### Gepflasterte Straßen.

Das Ausmaß aller Pflasterflächen der von der Gemeinde erhaltenen Straßen, Gassen und Plätze betrug am Ende des Berichtsjahres 6.130.668 m<sup>2</sup>, wovon 3.843.994 m<sup>2</sup> auf Fahrbahnen und Zwischenplätze, 2.286.674 m<sup>2</sup> auf Trottoirs entfallen. Die gepflasterten Flächen betragen daher 51.93% der früher angegebenen Gesamtstraßenflächen.

Der Zuwachs an gepflasterten Fahrbahnen betrug 184.241 m<sup>2</sup>, an Trottoirs 79.692 m<sup>2</sup>. 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 Asphaltpflaster um 14.704 m<sup>2</sup>, bei Holzspflasterung um 6.716 m<sup>2</sup> erhöht.

Die Metallitpflasterungen, welche unter die Betonpflasterungen einzureihen sind, haben infolge Auswechslung von solchem bereits schadhast gewordenen Pflaster eine Verminderung um 2288 m<sup>2</sup> erfahren.

Insgesamt wurden von der Gemeinde im Berichtsjahre an Neupflasterungen, worunter nur die Pflasterungen von bisher ungepflasterten Flächen zu verstehen sind,

185.352 m<sup>2</sup> ausgeführt; und es entfallen hievon 161.785 m<sup>2</sup> auf die Fahrbahnen, 23.567 m<sup>2</sup> auf die Trottoirs.

Das Ausmaß der Umpflasterungen ganzer Straßenflächen mit durchwegs neuem Materiale betrug in den Fahrbahnen 30.733 m<sup>2</sup>, in den Trottoirs 10.518 m<sup>2</sup>, zusammen demnach 41.251 m<sup>2</sup>.

Die Fläche der sonstigen zum Zwecke der Erhaltung der gepflasterten Straßen vorgenommenen Umpflasterungen, wobei bei den mit Steinen gepflasterten Straßen das alte Materiale wieder verwendet und nur, wo erforderlich, neues Steinmateriale eingebessert wurde, betrug 982.151 m<sup>2</sup>; davon entfallen auf Fahrbahnen 788.831 m<sup>2</sup>, auf Trottoirs 193.320 m<sup>2</sup>. In diese Neupflasterungen sind auch die von den Bezirksvorstehern im kurrenten Wege veranlaßten Umpflasterungen einbezogen.

Im Berichtsjahre beziffern sich die Kosten für die Neuherstellung gepflasterter Straßen auf 858.921 K 50 h.

Bezüglich der genauen Angaben über die auf jeden einzelnen Bezirk entfallenden Flächen der Neu- und Umpflasterungen, der Anzahl und Gattung der im Berichtsjahre eingelieferten und verwendeten Pflastersteine wird auf das Statistische Jahrbuch und den Hauptrechnungsabschluß der Stadt Wien verwiesen und wird diesfalls nur hinzugefügt, daß die Umpflasterungen 8·1% bis 27·6% (für alle Bezirke durchschnittlich 17·45%) der bestandenen Flächen betragen haben.

Hinsichtlich der zu Steinpflasterungen verwendeten Materialien wird bemerkt, daß sowohl Granitsteine aus den Steinbrüchen in und bei Mauthausen in Oberösterreich, als auch Granitsteine härterer Gattung aus den Steinbrüchen in Schärding in Oberösterreich, Nostal, Regen, Fürstenstein, Wilshofen und Pattersdorf in Bayern, Zumberg, Bozar und Skuč in Böhmen Verwendung fanden.

Neues Granitsteinmaterial wurde für eine Gesamtfläche von 160.444 m<sup>2</sup>, davon aus den städtischen Brüchen in Oberösterreich 30.154 m<sup>2</sup>, verwendet, so daß 18·8% des Gesamtpflastersteinbedarfes aus den städtischen Brüchen gedeckt wurden.

Bezüglich des Betriebes der städtischen Pflastersteinbrüche in Oberösterreich wird folgendes bemerkt:

Über Beschluß des Stadtrates vom 11. Juli 1902, wurde das Vertragsverhältnis mit der allgemeinen Arbeiter-Kranken- und Unterstützungs-Kasse gekündigt und ist vom 25. April 1903 an die Versicherung der Arbeiter bei der Bezirkskrankenkasse Mauthausen in Wirksamkeit getreten.

Mit Stadtratsbeschluß vom 15. Mai wurde verfügt, daß bei allen städtischen Bauten auf die Lieferung von Material aus den städtischen Steinbrüchen Rücksicht zu nehmen ist. Es wurden auch in diesem Jahre Werkstücke im Ausmaße von rund 400 m<sup>3</sup> für verschiedene städtische Bauten und zwar Kämpfersteine und Deckplatten für die Sammelkanäle XI., Haidequerstraße und Simmeringerlände und XIII. Bezirk, Lainzerbach, dann Sockelsteine für Gartenabfriedungen; Verkleidungs- und Decksteine, dann Stufen für die Straßenstützmauer bei der Erdbergkirche im III. Bezirke; Stiegenstufen und Podestplatten für das Schulhaus XIV., Vorplatz und die Werkstücke für die Geländer auf der Wienflußmauer im VI. Bezirke in den städtischen Steinbrüchen erzeugt.

Die in einzelnen Punkten geänderte und ergänzte Arbeitsordnung wurde von der Bezirkshauptmannschaft Perg in Oberösterreich am 16. September genehmigt.

In den Marbacher-Brüchen wurden Abdeckungsarbeiten in größerem Umfange mit 20.000 K Kosten ausgeführt und zur Erweiterung der Abraum-Depotplätze Gründe angekauft und zwar von Einlage-Zahl 102 und 100 Marbach um den Kostenbetrag

von zusammen 13.768 K. Dadurch wurde nicht bloß der Weiterbetrieb, sondern auch die Erhöhung der Ergiebigkeit der Brüche ermöglicht.

Für die Windegger-Brüche wurden Grundstücke und zwar Teile der Landtafel, Einlagezahl 710 und Grundbuchs-Einlagezahl 12 Windegg um zusammen 4672 K angekauft, um die Umliegung des zum oberen Bruche führenden Fahrweges und dadurch den Weiterbetrieb dieses Bruches zu ermöglichen, und einen großen, bequemen Abraum-Depotplatz für den unteren und oberen Bruch schaffen zu können.

### 3. Säuberung und Bepriehung der Straßen, Einsammlung, Abfuhr und Beseitigung des Kehrriehes.

Straßenjäuberung. Die Arbeiten zur Verbesserung der Straßenjäuberung und Ausgestaltung der eigenen Fuhrwerksregie wurden im Berichtsjahre fortgesetzt.

Die Säuberung der Straßen des VII. Bezirkes wurde auch in der Zeit vom 1. Mai bis 31. Oktober zur Nachtzeit mit dem gleichen günstigen Erfolge wie in den Vorjahren durchgeführt. Die Säuberung der verkehrsrreichsten Straßen des II. Bezirkes zur Nachtzeit mittels Handarbeit wurde neu genehmigt.

Behufs Ausdehnung der nächtlichen Säuberung mit Kehrmaschinen auf die wichtigsten Straßen der Bezirke III und VII bis XV wurden 26 Kehrmaschinen, 9 Automat-Sprengwagen (Patent Felsenstein & Parsche), ferner 12 Kehrrieh- und 9 umgestaltbare Truhenwagen neu angeschafft.

In den oben angeführten Bezirken mit Ausnahme des VII. Bezirkes wurde die nächtliche Säuberung der wichtigsten Straßen am 20. Oktober begonnen.

Die Kehrmaschinen wurden bei anhaltend nasser Witterung in größerem Umfange auch zum Waschen der Pflasterstraßen bei Tag verwendet.

Für die Zwecke der eigenen Fuhrwerksregie wurde die Remise der Wiener Tramway-Gesellschaft II., Kronprinz Rudolfstraße und Teile jener der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft XII., Tivoligasse erworben und zweckentsprechend adaptiert. In ersterer ist Raum für 103, in letzterer für 120 Pferde.

Der Pferdebestand der Fuhrwerksregie wurde um 64 Pferde vermehrt und beläuft sich im ganzen auf 294. Für die eigene Fuhrwerksregie wurden auch von der Tramway-Gesellschaft 19 verschiedene Schwerfuhrwerkswagen und 2 Faßwagen übernommen, weiters Truhen, welche zum Zwecke der Verfuhrung von Kot mit Blech ausgekleidet wurden, nachdem der im Jahre 1902 gemachte Versuch ein günstiges Resultat ergeben hatte.

Mit Ende des Berichtsjahres war der Personalstand der eigenen Fuhrwerksregie folgender: an Beamten: 1 Oberschaffer, 9 Unterschaffer, davon 4 als Depotleiter, 1 Kanzlist; an Arbeitern: 6 Plazaufseher, 152 Kutscher, 14 Stallburshen, 15 Depotarbeiter, 44 Ausleger und Läter für Hauskehrrieh einsammlung, 2 Planierer.

Für die Zwecke der Straßenjäuberung wurden kleinere Bauten in den Bezirken II, VI und VIII ausgeführt; im XII. und XIII. Bezirke wurden Viaduktöffnungen der Stadtbahn zweckdienlich eingerichtet.

Zur Ablagerung des von der eigenen Fuhrwerksregie aus dem XVI. und XVII. Bezirke abgeführten Straßenkehrriehs und Kotes wurden mehrere Sandgruben im XVI. Bezirke angekauft; die Sandgewinnung auf den noch nicht ausgebeuteten Teilen dieser Grundstücke wurde an einen Unternehmer verpachtet.

Die Einsammlung und Verwertung des Hauskehrichtes erfolgte in gleicher Weise wie im Vorjahre; die Leistungen der eigenen Fuhrwerksregie behielten die gleiche Ausdehnung.

Mehrere Sammelsysteme wurden der Gemeinde angeboten und begutachtet, jedoch keines zur Erprobung oder Einführung angenommen. Nur das Wiener System — mit Sammelsäcken — wurde im V. Bezirke in beschränktem Umfange zur Erprobung eingestellt. Das im Jahre 1902 ausgearbeitete Projekt zur Verführung von Haus- und Straßenehricht nach Trumau wurde wegen der hohen Anlagelkosten abgelehnt. Über ein auf Abfuhr von Straßenehricht eingeschränktes Projekt wurden die Verhandlungen nicht abgeschlossen. Ebenso gelangten die Verhandlungen über die Einführung des Systems „Koprophor“ (für Haus- und Straßenehricht) nicht zum Abschlusse. Der Versuch mit diesem Systeme bezüglich des Straßenehrichtes wurde im I. Bezirke fortgesetzt. Ein Offert für eine neuartige Rehrmaschine wurde abgelehnt.

#### Schneesäuberung.

Da die Wintermonate des Berichtsjahres nur sehr unbedeutende Schneefälle brachten, waren die Arbeiten sehr geringe, und konnte die Beseitigung zum größten Teile durch Abwurf in die Kanäle erfolgen. Auch in diesem Jahre wurden mehrere neue Einwurfschächte gebaut.

#### Straßenbespizung.

Im Berichtsjahre erfolgte wieder eine bedeutende Ausdehnung der Straßenbespizung. Eine größere Anzahl von Straßen wurde neu in die Bespizung einbezogen, andererseits die Zahl der täglichen Bespizungen vermehrt. Im III., IX., XII., XIII., XIV., XV. sowie XVII. Bezirke sind wichtigere Straßen aus der Bespizung mit Fackwagen ausgeschieden und für sie die Bespizung mit Schlauchtrommelwagen eingeführt worden. Die näheren Daten über Straßenflächen etc sind im Statistischen Jahrbuche enthalten.

Im XVI. Bezirke wurde ein Versuch mit der Bespizung einiger in der herrschenden Windrichtung liegender Straßen zur Nachtzeit durchgeführt, jedoch wurde damit kein nennenswerter Erfolg in der Verminderung der Staubeentwicklung erzielt.

Der Erprobung wurde ein Sprengwagen der Firma Reichelts Wwe. in Dresden, mit Sprengköpfen nach Patent Miller, unterzogen. Obwohl der Erfolg nicht ungünstig ist, so ergab sich doch eine bedeutende Überlegenheit der hier üblichen Automat-Sprengwagen, welche allerdings bedeutend teurer sind.

Ein Offert auf einen neuartigen Sprengwagen (Glader) wurde abgelehnt.

Um ein Mittel zur Verminderung der Staubeentwicklung auf Schotterstraßen zu finden, wurden mit einer Teer-Asphalt-Imprägnierung nach System Felsinger Versuche auf einer Fahrbahn im I. Bezirke und auf einem stark begangenen Wege im Rathausparke gemacht, und die Fortsetzung dieser Versuche in Aussicht genommen. Im V. Bezirke wurden nahezu gleichartige Versuche von dem Bezirksvorsteher in eigener Regie durchgeführt.

#### b) Sonstige Straßen.

Bezüglich der im Wiener Gemeindegebiete bestehenden Straßen des k. k. Straßenärars sind die Verhältnisse die gleichen geblieben, wie in den Vorjahren.

### c) Eisenbahnen.

#### I. Lokomotivbahnen.

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

Bei der am 16. Dezember 1901 stattgehabten politischen Begehung über das Projekt der k. k. Staatsbahndirektion Wien für die Umgestaltung der Station Inzersdorf der Donauländebahn in eine dem allgemeinen Güterverkehre dienende Frachtnstation hatte die Gemeinde Wien unter anderem die Forderung gestellt, daß dem Bahnunternehmen die Verpflichtung aufzuerlegen sei, die zur seinerzeitigen Eröffnung des Brunnweges in der genehmigten Breite von 32 m erforderlichen Herstellunggen an der Bahnhofanlage auf eigene Kosten vorzunehmen. Da diese Forderung vom k. k. Eisenbahnministerium mit der Entscheidung vom 5. Juli 1902, Z. 27.115, abgewiesen wurde, brachte die Gemeinde auf Grund des Gemeinderatsbeschlusses vom 14. Oktober 1902 die Beschwerde an den k. k. Verwaltungsgerichtshof ein. Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat die Beschwerde mit der Entscheidung vom 13. November 1903, Z. 11.666, aus dem Grunde abgewiesen, weil nur das Magazinsgeleise der neuen Bahnhofsanlage in das Territorium der Gemeinde Wien fällt und die Errichtung dieses Geleises allein keinen Anlaß bietet, eine Niveauänderung wegen der künftigen Ausgestaltung des Brunnweges zu einer 32 m breiten Zufahrtsstraße zu verlangen. In eine meritorische Begründung der Angelegenheit hat sich der Verwaltungsgerichtshof nicht eingelassen.

Die Gemeinde hatte im Vorjahre gegen die projektierte Vergrößerung der offenen Kohlenlagerplätze am Westbahnhofe längs der Felberstraße aus sanitären und feuerpolizeilichen Rücksichten Stellung genommen und gefordert, daß die bestehenden wie die künftig zu errichtenden Kohlenlagerplätze mit Eindeckungen zu versehen seien, während sich die im Freien vorzunehmenden Manipulationen auf das zulässige Minimum zu beschränken hätten. Die Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums, die im Berichtsjahre erfolgt ist, fiel zwar nicht vollständig zu Gunsten der Gemeinde aus, da eine gedeckte Lagerung des genannten Heizmaterials nicht für alle Fälle vorgeschrieben wurde; doch erhielt die k. k. Staatsbahndirektion Wien wenigstens den Auftrag, längs der Felberstraße einen gedeckten Kohlenschuppen zu errichten, was eine wesentliche Verminderung der von der Gemeinde wiederholt gerügten sanitären Übelstände erwarten läßt.

Wie im Berichte des Vorjahres erwähnt worden ist, hat am 11. November 1902 die politische Begehung für die Herstellung eines dritten und vierten Geleises der k. k. Staatsbahnen zwischen den Stationen Hütteldorf-Hacking und Purkersdorf stattgefunden, bei der die Gemeinde verschiedene Forderungen stellte, die seitens der k. k. Staatsbahndirektion zum größeren Teile abgelehnt wurden.

Über die strittigen Forderungen erließ am 16. April 1903, Z. 8871 die Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums. Das k. k. Eisenbahnministerium hat sich hiebei bezüglich der Überführung der Linzer Reichsstraße die Entscheidung bis zur Beendigung der Verhandlungen zwischen der Staatsbahndirektion und der Reichsstraßenverwaltung vorbehalten, im übrigen aber sämtliche Forderungen der Gemeinde, insoweit ihnen nicht bereits durch entsprechende Zugeständnisse des Bahnunternehmens Rechnung getragen worden war, abgewiesen. Gegen diese Entscheidung, die insbesondere die Frage der Unterführung der Bergmüllergasse vorläufig in einer für die Gemeinde ungünstigen Weise erledigte, ergriff die Gemeinde im eigenen Namen und auch — soweit die Wienflußregulierung in Betracht kam — im Vollmachtsnamen der Kommission für Verkehrs-

anlagen in Wien auf Grund des Gemeinderatsbeschlusses vom 20. November die Beschwerde an den k. k. Verwaltungsgerichtshof; eine Entscheidung desselben ist im Berichtsjahre nicht mehr erfolgt.

Entsprechend einem langjährigen Wunsche der Bevölkerung, der in wiederholten Zuschriften des Magistrates Ausdruck fand, trat die k. k. Staatsbahnverwaltung der Errichtung einer Haltestelle der Verbindungsbahn nächst dem Magleinsdorfer Viadukte näher und legte ein diesbezügliches Projekt der Gemeinde zur Begutachtung vor. Die Angelegenheit gelangte jedoch im Berichtsjahre noch nicht zum Abschlusse.

Von kleineren Herstellungen ist zu erwähnen:

Am Wiener Westbahnhofe die Vergrößerung und Umgestaltung des Kanzleianbaues beim Gültmagazine, sowie der Bau eines Stellwerksturmes und einer Kanzlei am Lagerplatze für Werkhölzer; in der Station St. Veit der Verbindungsbahn und in der Station Brigittenau der Donauuferbahn die Aufstellung heizbarer Unterstandshütten; in der Station Klein-Schwechat der Donauländebahn die Adaptierung des Anbaues am Wächterhause Nr. 826 zu einem Stellwerksturme.

Hinsichtlich des Betriebes trat im Sommerfahrplan der Verbindungsbahn insoferne eine Änderung ein, als die Pratersternzüge, die bisher nur bis Meidling S. B. verkehrten, bis Unter-Hezendorf weitergeleitet wurden. In der Relation Praterstern—Hütteldorf fand eine Verdichtung des Verkehrs um ein Zugspaar statt.

Am 1. Jänner 1903 ist das Gesetz vom 19. Juli 1902, R.-G.-Bl. Nr. 153, betreffend die Einführung einer Fahrkartensteuer vom Personentransporte auf Eisenbahnen in Kraft getreten. Zufolge dieser Steuer erfuhren die Fahrpreise eine entsprechende Erhöhung.

#### b) Wiener Stadtbahn.

Die Bauarbeiten und Abrechnungen wurden soweit gefördert, daß die k. k. Bauleitung der Wiener Stadtbahn Sektion C. B. am 30. April aufgelöst werden konnte. Die noch verbleibenden Geschäfte dieser Bauleitung wurden von der k. k. Staatsbahndirektion Wien im Einvernehmen mit der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien abgewickelt.

Durch die k. k. Staatsbahndirektion kamen verschiedene Ergänzungsherstellungen zur Ausführung, so die Herstellung neuer Aborte und Trinkwasserauskäufe in den Stationen Hernals und Gersthof, die Aufstellung von Geleisebrückenwagen in den Stationen Hernals und Ottakring, die Herstellung eines Ladegleises und die Aufstellung eines Ladekranes in der Station Hernals, die Einfügung von Windfängen bei den Eingangstüren zahlreicher Haltestellen, die Ergänzung der Stellwerkseinrichtung in der Station Hauptzollamt und die Herstellung eines Räderverfertigungsschachtes bei der Heizhausanlage der Station Hütteldorf-Hacking.

Ferner mußte in km 4<sup>7</sup>/<sub>8</sub> der Borortelinie die Futtermauer, die infolge einer Terrainrutschung auf die Länge von zirka 30 m eingestürzt war, neu erbaut werden.

Im Laufe der letzten Jahre waren zwischen der Kommission für Verkehrsanlagen und der Gemeinde verschiedene Streitfragen entstanden, die nach langwierigen Verhandlungen durch die Übereinkommen vom 21. April und vom 15. Juni 1903 im Ausgleichswege erledigt wurden.

Das ersterwähnte Übereinkommen wurde von der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien in der Vollversammlung vom 28. April, vom Gemeinderate in der Sitzung vom 12. Mai, das zweite Übereinkommen von der Vollversammlung der Kommission für Verkehrsanlagen am 15. Juni und vom Gemeinderate in der Sitzung vom 14. Juli genehmigt.

Die beiden Übereinkommen haben folgenden Wortlaut:

**Protokoll, aufgenommen am 21. April 1903 im Rathhause der Stadt Wien.**

Gegenstand bildet die Vereinbarung der Grundsätze hinsichtlich der Legung sowie des Bestandes der Telegraphen-, Telephon- und Signalleitungen der Wiener Stadtbahn sowie die Austragung von anlässlich des Baues der Stadtbahn entstandenen gegenseitigen Ansprüchen der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien und der Gemeinde Wien.

Die gefertigten Vertreter der Stadtgemeinde Wien einerseits und der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien andererseits haben vorbehaltlich der Genehmigung des Gemeinderates der Stadt Wien und der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien vereinbart:

I.

Die Kommission für Verkehrsanlagen in Wien verpflichtet sich, sofort nach erfolgter beiderseitiger Genehmigung des vorliegenden Übereinkommens mit den Vorarbeiten behufs Umlegung der Telegraphen-, Telephon- und Signalleitungen der Gürtellinie der Wiener Stadtbahn in der Strecke von der Station Meidling-Hauptstraße bis zur Haltestelle Ruzsdorferstraße in Kabeln zu beginnen und diese Verlegungsarbeiten mit tunlichster Raschheit durchzuführen.

II.

Die Gemeinde leistet die Zusage, daß sie die für Legung des Kabels benötigten Servituten auf städtischen oder in kommunaler Verwaltung stehenden öffentlichen Grundflächen im Sinne des Punktes XIII des Programmes für die Wiener Verkehrsanlagen und des Artikels I des Protokoll-Übereinkommens vom 19. April 1898 einräumen und überhaupt bei Verlegung dieser Kabel das weitgehendste Entgegenkommen beweisen wird.

III.

Die Kommission für Verkehrsanlagen in Wien wird für die analogen Luftleitungen längs der Vorortelinie sowie längs der oberen Wientallinie um den eisenbahnbehördlichen Konsens ansuchen. Die Gemeinde Wien sichert auch für diesen Anlaß das weitgehendste Entgegenkommen zu und wird bereits jetzt der Grundsatz aufgestellt, daß, falls anlässlich der diesbezüglichen Amtshandlungen oder, falls späterhin über Wunsch der Gemeinde die Verlegung von Telegraphensäulen erforderlich ist, die Kosten dieser Verlegung, wenn sich die zu verlegenden Säulen auf Bahngrund oder auf dem beiderseitigen Schutzstreifen befinden, von der Gemeinde Wien zu tragen sind. Befinden sich diese Leitungssäulen auf einem der Gemeinde Wien gehörigen oder in deren Verwaltung stehenden, nicht mit der Schutzstreifenservitut belasteten Grunde, so fallen die Kosten der Verlegung dem Bahnunternehmen zur Last.

IV.

Beide Vertragsteile anerkennen einverständlich, daß die Bestimmungen des Artikels II, Alinea 3 und 4 des Protokollens vom 19. April 1898, dahin zu interpretieren sind, daß die der Gemeinde Wien eingeräumte Servitut, die gemäß der Pläne für die Durchführung von Kommunikationen bestimmten Flächen für Kommunikationszwecke einzurichten und zu benützen, auch die Berechtigung in sich schließt, diese Grundflächen zur Herstellung und zum Betriebe der Anlagen der Wiener städtischen Straßenbahnen, sowie der städtischen Gas-, Wasser- und Kabelleitungen zu benützen und wird bezüglich dieser Anlagen von der Ausstellung von Reversen und der Forderung von Anerkennungsinsen abgesehen.

Die Gemeinde Wien wird von jeder derartigen Inanspruchnahme von Bahngrund das Stadtbahnunternehmen verständigen, und falls aus solchem Anlasse der Bestand der Bahnanlagen berührt werden sollte, in jedem einzelnen Falle das vorhergängige Einvernehmen mit den Bahnorganen pflegen.

Es wird noch ausdrücklich anerkannt, daß durch diese Herstellungen die freie Benützung dieser Grundflächen sowie der Schutzstreifen für die Anlagen der Wiener Stadtbahn in keiner Weise behindert werden darf, und daß von dem Stadtbahnunternehmen aus diesem Titel keinerlei Kosten oder Ersatzbeträge angesprochen werden dürfen.

## V.

Die Kommission für Verkehrsanlagen in Wien erklärt sich bereit, der Gemeinde Wien folgende Beträge auszubezahlen:

a) Für Rohrumlegungen längs der Gürtellinie der Wiener Stadtbahn . . .	57.197 K 50 h
b) Regiezuschläge für die Umlegungen ad a) . . . . .	5.000 " — "
c) für Rohrumlegungen beim Hauptzollamts-Bahnhoft . . . . .	16.853 " 24 "
d) für Anschüttung städtischer Grundflächen an der Spittelauerlände . . .	5.828 " — "
Außerdem wird der Beitrag zur Einlösung des Wasserzollamtes zu Lasten der Stadtbahn mit . . . . .	16.622 " — "

festgesetzt.

Die genannte Kommission übergibt überdies der Gemeinde Wien folgende vom Bahnbaurestrierende Grundflächen frei von Hypothekarlasten in das Eigentum:

- in der Sunoldstraße im Ausmaße von zirka 1116·39 m<sup>2</sup> (bezüglich dieser Grundfläche wird die Gemeinde dem Stadtbahnunternehmen die erforderlichen Servituten einräumen);
- zwischen der Gürtellinie und der Verbindungskurve zur Donaukanallinie im Ausmaße von zirka 984 m<sup>2</sup>, und
- an der Heiligenstädterlände im Ausmaße von zirka 1248 m<sup>2</sup>.

Die Kommission für Verkehrsanlagen in Wien überläßt weiters der Gemeinde Wien zur freien Verfügung für die Dauer des Bestandes der Bahnanlagen die siebente Öffnung der Verbindungskurve zwischen Donaukanal und Gürtellinie von der Heiligenstädterstraße aus gegen die Gürtellinie sowie die Verlängerung der Bogenöffnung Nr. 207 der Gürtellinie und erhebt keine Einwendung gegen eine Verwendung der vierten Viaduktöffnung der Verbindungskurve von der Heiligenstädterländestrafе in der Richtung gegen die Gürtellinie zu anderen als Kommunikationszwecken, wogegen die Gemeinde Wien für eventuell aus dieser anderweitigen Verwendung abgeleiteten Ansprüche aufzukommen hat.

Hiedurch erklärt sich die Gemeinde Wien hinsichtlich ihrer Ansprüche auf die Überlassung von Viaduktöffnungen der Verbindungskurve in der Strecke zwischen der Gürtellinie und der Heiligenstädterländestrafе befriedigt.

Die Kommission für Verkehrsanlagen verzichtet endlich auf den Rückersatz der anlässlich des Baues und der Umwandlung der städtischen Straßenbahnlinien für die Umstellung und Sicherung der Betriebsleitungen der Wiener Stadtbahn bisher aufgelaufenen und noch weiter erwachsenden Kosten, sowie des für Pflasterungen zwischen Leopoldbrücke und Schikanedersteg angesprochenen Betrages von 1049 K 51 h.

## VI.

Die Gemeinde Wien verzichtet auf folgende, von ihr gegen die Kommission für Verkehrsanlagen in Wien erhobenen Forderungen:

a) Entschädigung für die Beseitigung der Sanitätsstation und des Schöpfwerkes in der Pillergasse per . . . . .	49.976 K 18 h
b) Versicherung der Wienflußsohle bei der Verbindungsbahnbrücke . . . . .	12.388 " 95 "
c) Provisorium beim Schikanedersteg . . . . .	937 " 38 "
d) Stützmauer u. beim Obstmarke . . . . .	3.095 " 37 "
e) Infektionskosten bei Vergebung des Bauhofes 21 b . . . . .	278 " 40 "
f) Pflasterung zwischen Elisabethbrücke und Schikanedersteg . . . . .	400 " — "
g) Regiezuschlag für die Rohrumlegungen längs der Gürtellinie . . . . .	40.619 " 70 "
h) Regiezuschläge für die Rohrumlegungen beim Hauptzollamts-Bahnhoft . . . . .	2.527 " 98 "
i) Herstellung der Beleuchtung bei den Haltestellen der Donaukanallinie . . . . .	1.330 " 83 "
k) Herstellung einer Abgangsstiege beim Invalidenhause . . . . .	} nicht ziffermäßig festgesetzt.
l) Wiederherstellung der Parkanlagen beim Franz Josefs-Platz . . . . .	

## VII.

Beide Teile erklären, daß aus Anlaß dieser gegenseitigen Abrechnung keinerlei Zinsbeträge anzusprechen sind.

## VIII.

Die Kommission für Verkehrsanlagen in Wien verpflichtet sich, ihre gegen den Baukonjens, betreffend die Straßenbahnlinie Meidling-Bahnhof—Sternwartestraße, beim k. k. Verwaltungsgerichtshofe eingebrachte Beschwerde zurückzuziehen sowie gegen das Projekt für die Verbindung der Straßenbahnlinien Josefstädterstraße—Neulerchenfelderstraße im Sinne des Punktes 4 und 5, letzter Absatz dieses Protokolles, weiterhin keine Einsprache zu erheben.

**Geschlossen und gefertigt:**

Für die Gemeinde Wien:		Für die Kommission für Verkehrs-
		anlagen in Wien:
Berger m. p.	Dr. J. F. Müller m. p.	Lobmeyr m. p.
Stadtbaudirektor.	Magistrats-Oberkommissär.	k. k. Statthaltereirat.

**Protokoll, aufgenommen zu Wien am 15. Juni 1903.**

Gegenstand bildet die Einlösung der für den Fall des Baues der Stadtbahnlinie Gumpendorferstraße—Magleinsdorf zu diesem Zwecke benötigten Gründe, die Austragung von anlässlich der politischen Begehung der Wientallinie gestellten Forderungen der Gemeinde Wien, die Aufteilung der Erhaltungskosten der gemeinschaftlichen Wienfluß- und Stadtbahnmauer und die Fortsetzung der Hauptammellkanäle.

Die gefertigten Vertreter der Gemeinde Wien einerseits und der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien andererseits haben in Ausführung der in der Vollversammlung der genannten Kommission vom 28. April 1903 beschlossenen Grundsätze vorbehaltlich der Genehmigung des Gemeinderates der Stadt Wien und der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien folgendes vereinbart:

## I.

Die Gemeinde Wien hat sich, um den Bau einer Stadtbahnlinie in der Richtung Gumpendorferstraße—Magleinsdorf zu ermöglichen, seinerzeit bemüht gesehen, die Führung der Gürtelstraße in der bezeichneten Strecke mit Rücksicht auf die projektierte Bahntrasse abzuändern und sind ihr hiedurch bedeutende Mehrauslagen für die Durchführung dieser Straßenstrecke erwachsen. Außerdem hat die Gemeinde Wien bei der Einlösung der für die Durchführung der erwähnten Gürtelstrecke erforderlichen Realitäten darauf bedacht genommen, die Grundeinlösung für die genannte Stadtbahnlinie in geeigneter Weise vorzubereiten.

Die Gemeinde Wien verpflichtet sich nunmehr, im Falle des Ausbaues einer Stadtbahnlinie in der Richtung Gumpendorferstraße—Magleinsdorf dem Stadtbahnunternehmen die in der Strecke vom Wienflusse bis zur Arndtgasse inklusive für den Bau einer doppelgleisigen Vollbahn samt allen dazu gehörigen Anlagen sowie für die beiderseitigen Schutzstreifen projektsgemäß benötigten Grundflächen frei von Hypothekarlasten ins Eigentum zu übergeben. Die Kommission für Verkehrsanlagen in Wien verpflichtet sich dagegen, der Gemeinde zu den von derselben durchgeführten und noch durchzuführenden Grundeinlösungen am Gaudenzdorfer Gürtel einen nach beiderseitiger Genehmigung dieses Protokolles fälligen Pauschalbeitrag von 550.000 K zu leisten.

Bezüglich der für den Bahnbau in Anspruch genommenen Grundflächen ist jedoch das Bahnunternehmen verpflichtet, die Kreuzung der Bahnanlage durch bestehende oder neu herzustellende städtische Leitungen (Wasser- oder Gasleitungen, Kanäle, Kabel u. dgl.), sowie im Zuge bestehender Kommunikationen die Kreuzung durch Linien der städtischen Straßenbahnen zu gestatten. Auch wird das Bahnunternehmen der Gemeinde die Benützung der beiderseitigen Schutzstreifen für öffentliche Zwecke freigeben.

Durch die Ausübung dieser der Gemeinde eingeräumten Rechte darf weder die Anlage noch der Bestand und Betrieb der Bahn irgendwie behindert oder gefährdet werden, ebenso wenig dürfen derselben aus einem derartigen Anlasse Kosten erwachsen, oder gegen die Bahn Erstattungsansprüche geltend gemacht werden.

Nach definitiv beschlossener Ausführung dieser Stadtbahnlinie ist vor jeder Ausführung einer derartigen Kreuzung das Einvernehmen mit den betreffenden Bahnbauorganen zu pflegen.

Nach Vollendung des Bahnbaues wird jede derartige Inanspruchnahme von Bahngrund dem Bahnunternehmen angezeigt und falls der Bestand der Bahn irgendwie berührt wird, das vorherige Einvernehmen mit den kompetenten Bahnorganen gepflogen werden.

## II.

Die Gemeinde Wien verpflichtet sich, die Aufmauerungen der landseitigen Bahnstützmauern samt Nebenarbeiten in den Strecken Hütteldorf—Schlachthaus und Schlachthaus—Schikanedersberg der Wientallinie sowie die im Anschlusse an die auszuführenden Wienflußeinwölbungen in der letztgenannten Strecke durchzuführenden Bahneindeckungen samt Straßenanschlüssen auf eigene Kosten auszuführen, beziehungsweise ausführen zu lassen. Hierzu leistet die Kommission für Verkehrsanlagen in Wien der Gemeinde ein für allemal einen nach beiderseitiger Genehmigung dieses Protokolles fälligen fixen Pauschalbeitrag von 250.000 K., wodurch auch sämtliche von der Gemeinde Wien anlässlich des Baues der Wientallinie erhobenen Forderungen — insoweit sie noch nicht ausgetragen wurden — befriedigt erscheinen.

In Bezug auf die Ausführung der vorgenannten Arbeiten wird der Gemeinde Wien das tunlichste Entgegenkommen in der Richtung zugesichert, daß die Kommission sich bei der betriebsführenden Verwaltung dafür verwenden wird, daß die Vornahme dieser Arbeiten möglichst erleichtert und die zur ungestörten Aufrechterhaltung des Betriebes erforderlichen Maßnahmen auf das unerläßliche Maß beschränkt werden.

## III.

Bezüglich der Erhaltung der gemeinsamen Wienfluß- und Stadtbahnmauer, und zwar in ihrem ganzen gegenwärtig ausgeführten Bestande wird einvernehmlich bestimmt, daß die Kosten der Erhaltung der Oberflächen (Verputz und Verfugung) an der Wienflußseite von der Gemeinde Wien und an der Stadtbahnseite von dem Stadtbahnunternehmen zu tragen sind, während die Erhaltung der Deckplatten der Gemeinde Wien allein zur Last fällt.

Die übrigen Erhaltungs- und Rekonstruktionskosten sind zu zwei Dritteln von der Gemeinde Wien und zu einem Drittel von dem Stadtbahnunternehmen zu tragen. Eine gegenseitige Anrechnung von Regiekostenzuschlägen findet aus diesem Anlasse nicht statt.

Die in die Mauer eingebauten Objekte (Kanäle, Wasserleitungs-, Entwässerungs-, Rohr- anlagen zc. zc.) sind, soweit sie Gemeindezwecken dienen, zu Lasten der Gemeinde Wien zu erhalten und zu räumen.

Hiedurch werden die Bestimmungen des Protokolles vom 30. Oktober 1900, betreffend die Durchführung der Erhaltungsarbeiten an dieser Mauer, nicht berührt.

## IV.

Das Eigentum an der für Wienflußregulierungs- und Stadtbahnzwecke gemeinsam dienenden Mauer steht der Gemeinde Wien zu. Dieselbe räumt jedoch dem Stadtbahnunternehmen das Recht ein, diese Mauer in uneingeschränkter Weise — jedoch unbeschadet der Aufgaben der Wienflußregulierung — zu benützen und erteilt ihre Einwilligung, daß dieses Recht des Stadtbahnunternehmens ohne ihr ferneres Einvernehmen im Eisenbahnbuche, Bahnbefandblatt II. Abteilung, sichergestellt werde.

## V.

Die Kosten der Erhaltung der in der Strecke km 4-750 bis km 5-066 gleichzeitig als Abschlußmauer des Bahnhofes Hauptzollamt dienenden Fassademauern der beiden neuen an der Invalidenstraße gelegenen Markthallen werden von der Gemeinde Wien allein, ohne Erfaanspruch gegen das Bahnunternehmen, getragen.

## VI.

Die Gemeinde Wien verzichtet auf folgende, gegen die Kommission für Verkehrsanlagen in Wien erhobene Forderungen:

- a) Überdachung der Ausladeperrons für die Viktualienhallen am Hauptzollamtsbahnhofe sowie Beistellung der für Bahnzwecke erforderlichen Lokalitäten samt Beheizung, Beleuchtung und Mobilien;

- b) Rohrlegungen und Kandelaberaufstellung am Obstmarke und am Karlsplatz;
- c) Abtretung eines Grundstreifens in der Keißlergasse bei den Dienerwohngebäuden der Stadtbahn und Herstellung eines Trottoirs daselbst;
- d) Beistellung des Mobiliars, der Beheizung und Beleuchtung sowie der der Bahnverwaltung zuzuweisenden Lokalitäten der Fleischhalle am Hauptzollamtsbahnhofe;
- e) Montierung und Betrieb von zwei Aufzügen für die Viktualienhalle;
- f) Herstellung von Gasrohrleitungen und Zierkandelabern über der Donaukanallinie;
- g) Kostenersatz anlässlich der laut des Protokolles vom 3. Mai 1902 im Gebiete über der Wienfluß- und Stadtbahneinwölbung nächst dem Margareten- und Sechshäuser-Gürtel auszuführenden Straßenherstellungen, Niveaugulierungen und Pflasterungen;
- h) Kostenersatz anlässlich der Ausführung der im Protokolle vom 18. April 1902 besprochenen Regulierung am Franz Josefs-Kai von der Stephanie- bis zur Radekybrücke;
- i) Ersatz der seit dem Jahre 1897 für die Räumung des Alsbaches aufgelaufenen Kosten;
- k) Ersatz der anlässlich der Kündigung der Markthallenlokalitäten in Michelbeuern der Gemeinde Wien zugesprochenen Prozeßkosten;
- l) Ersatz der Gebühr für den Transport des Schotter's auf der Rollbahn.

VII.

Dagegen verzichtet die Kommission für Verkehrsanlagen in Wien auf folgende Forderungen gegen die Gemeinde Wien:

- a) auf ihre aus der Kündigung des Bestandsvertrages, betreffend die Markthalle in Michelbeuern, abzuleitenden Ersatzansprüche;
- b) ebenso auf jeden Ersatzanspruch gegen die Gemeinde Wien anlässlich der Einlösung von Teilen der Parz. Nr. 1874 und 1870/1, Gdb. des I. Bezirkes, für die Donaukanallinie der Wiener Stadtbahn.

VIII.

Die Kommission für Verkehrsanlagen in Wien übergibt der Gemeinde Wien die in dem beigelegten Plane A rot angelegten Teile der Kat.-Parz 159/2, 95/1 und 160, Gdb. Sechshaus — bezüglich deren jedoch die für die Bahnanlage erforderlichen Servituten vorbehalten werden — frei von Hypothekarlasten ins Eigentum und räumt der Gemeinde Wien bezüglich der braun angelegten Teile der Kat.-Parz. 93/9, Gdb. Sechshaus, die Servitut der Herrichtung und Benützung zu Kommunikationszwecken im Sinne der Protokolle vom 19. April 1898 und 21. April 1903 ein.

Dagegen übergibt die Gemeinde Wien dem Stadtbahnunternehmen die in dem weiters beigelegten Plane B rot angelegten Teile der Kat.-Parz. 117, Gdb. Sechshaus, frei von Hypothekarlasten ins Eigentum und räumt dem Bahnunternehmen bezüglich der in dem Plane C rot lasterten Teile der Kat.-Parz. 1740, Gdb. Mariahilf, die im Falle des eventuellen Ausbaues der Stadtbahnlinie Gumpendorferstraße—Mapleinsdorf erforderlichen Servituten ein.

IX.

- a) Die Kommission für Verkehrsanlagen in Wien überläßt der Gemeinde Wien den dem Stadtbahnunternehmen gehörigen 185 mm-Rohrstrang über die Augartenbrücke, welcher vorübergehend als Ersatz für die Rohrleitung an der Brigittabrücke verwendet wurde, gegen den Betrag von 3335 K 56 h ins Eigentum.
- b) Die Gemeinde Wien zahlt für die Herstellung von folgenden Einbauten in die Dedekonstruktionen der Wiener Stadtbahn behufs Durchführung von städtischen Leitungen die hierfür tatsächlich erwachsenen Mehrkosten:

1. in km 6987/44 der Wientallinie (G. E. Z. 237 ex 1903)	204 K 25 h
2. im Zuge der Stefaniebrücke (M. Z. 58.024/V ex 1901)	210 „ 62 „
3. im Zuge der Ferdinandsbrücke (G. E. Z. 136 ex 1903)	229 „ 94 „
4. im Zuge der Augartenbrücke (G. E. Z. 136 ex 1903)	206 „ 53 „
zusammen	851 K 24 h

- c) Die Kommission für Verkehrsanlagen in Wien räumt der Gemeinde Wien hinsichtlich der beiderseits der Verbindungskurve von der Donaukanallinie zur Gürtellinie in der Strecke von km 0·49 bis 0·5975 gelegenen Schutzstreifen sowie hinsichtlich der Durchfahrten im Zuge der Heiligenstädterländerstraße das Recht ein, diese Flächen im Sinne der Protokolle vom 19. April 1898 und 21. April 1903 für Kommunikationszwecke einzurichten und zu benützen und erteilt weiters ihre Zustimmung zur Unterfahrung der Verbindungskurve sowie der beiderseitigen Schutzstreifen im Zuge der Viaduktöffnung 335 durch den umzuliegenden Moosladtenkanal ohne Anforderung eines Anerkennungszinses.
- d) Dagegen erhebt die Gemeinde Wien keine Einwendung gegen das bereits der politischen Begehung unterzogene Projekt für die Abschließung von Bogenöffnungen im Zuge der Verbindungskurve von der Donaukanallinie zur Gürtellinie zwischen km 0·440 und 0·570.

## X.

Mit den beim Baue der Hauptammelfkanäle beiderseits des Donaukanales gegenüber dem Gesamtkredite von 12,000.000 K in Ersparung gelangenden Beträgen sind die projektierten Schotterfänge bei der Einmündung der Seitenbäche sowie die Fortsetzung des rechtsseitigen Hauptammelfkanales um zirka 1000 m unterhalb der Staatsbahnbrücke auszuführen. Durch die Widmung des von den ersparten Beträgen entfallenden fünfprozentigen Anteiles des Staates erscheinen die seitens der Staatskurie mit dem Gesetze vom 19. Juli 1892, R.-G.-Bl. Nr. 109, hinsichtlich der Sammelfkanäle übernommenen Verpflichtungen erfüllt und hat jede Beitragsleistung der Staatskurie zu den Betriebs- und Erhaltungskosten der neu herzustellenden Schotterfänge sowie der Fortsetzung der Sammelfkanäle zu entfallen.

## XI.

Dieses Protokoll wird in zwei Partien ausgefertigt, wovon eines in der Verwahrung der Gemeinde Wien und das zweite in der Verwahrung der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien sich befindet.

Für die Gemeinde Wien:  
 F. Berger m. p., Dr. J. Fr. Müller m. p.,  
 Baudirektor. Magistrats-Oberkommissär.

Für die Kommission für Verkehrsanlagen  
 in Wien:  
 Lobmeyr m. p.,  
 k. k. Statthaltereirat.

Die noch rückständigen Vermarkungen der Eisenbahn-Grundgrenzen wurden durchgeführt und es wurde auch die Übergabe der nach dem Übereinkommen vom 19. April 1898 und nach den beiden oben wiedergegebenen Übereinkommen an die Gemeinde abzutretenden Grundstücke fast vollständig zum Abschlusse gebracht.

Ebenso erfolgte auch die grundbücherliche Durchführung bezüglich der an die Gemeinde abgetretenen Grundstücke und der der Gemeinde eingeräumten Rechte, soweit die bezüglichlichen Urkunden im Berichtsjahre seitens der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien an die Gemeinde übermittelt worden sind.

Auch seitens der Gemeinde wurden verschiedene Auffandungs- und Servitutbestellungsurkunden ausgefertigt, auf deren Grundlage sodann von der Grundeinlösungskommission der Stadtbahn die bücherliche Durchführung veranlaßt wurde.

Für die Anlegung des Eisenbahnbuches wurden von der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien acht Ermittlungsgesuche, und zwar bezüglich der Gerichtsbezirke Hernals (Gürtellinie), Ottakring, Hernals, Währing und Hiezing (Vorortelinie) sowie Wieden, Neubau und Rudolfsheim (Wientallinie) eingebracht.

Hinsichtlich des Betriebes der Stadtbahn ist zu bemerken, daß infolge der mit 1. Jänner 1903 in Kraft getretenen Fahrkartensteuer ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden auf der Wiener Stadt- und Verbindungsbahn und den anschließenden Lokalstrecken zur Ausgabe gelangte. Derselbe enthielt außer den durch Zuschlag der Fahrkartensteuer geänderten Fahrpreisen auch die Einführung von Zeitkarten für das gesamte Netz der Wiener Stadt- und Verbindungsbahn.

Trotz einer wenn auch geringfügigen Erhöhung der Zuganzahl war für das Berichtsjahr ein neuerlicher Ausfall von Fahrgästen — 32,012.240 gegen 33,807.873 des Vorjahres — zu verzeichnen. Der infolge dieses ungünstigen Gebahrungsergebnisses auf die Gemeinde entfallende Anteil an dem Betriebskostenabgange wurde von der letzteren nur unter ausdrücklicher Verwahrung gegen irgend eine Verpflichtung ausbezahlt.

Die Studien über die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Stadtbahn wurden im k. k. Eisenbahnministerium fortgesetzt und auf Grund derselben die einschlägigen österreichischen Firmen zur Vorlage von Projekten und Kostenanschlägen bis zum 31. Dezember 1903 eingeladen.

#### c) Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Am Wiener Bahnhofe wurde eine gedeckte Laderampe, ein Waghaus und ein neues Kohlenabladegeleise hergestellt sowie die Laderampe beim Warenmagazine III erweitert. Weiters gelangten verschiedene Bauten für private Firmen, so ein Spiritusmagazin für den Verein mährischer Zuckerfabriken und die Firmen J. Neumann und A. Kalmar, ein Kohlenstuppen für die Firma Hochstöger, ein Magazin für die Firma Schenker & Co. sowie mehrere kleinere Kanzleigebäude zur Ausführung.

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

Die im Vorjahre erbaute Haltestelle Simmeringer Hauptstraße gelangte im Frühjahr zur Eröffnung.

Die wegen der Beitragsleistung der Gemeinde hiezu und wegen verschiedener Grundabtretungen getroffenen Vereinbarungen zwischen der Gesellschaft und der Gemeinde wurden in dem Vertrage vom 23. Juli bzw. 12. September niedergelegt.

Der Vertrag hat folgenden Wortlaut:

#### Übereinkommen,

welches am unten angeführten Tage zwischen der Gemeinde der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien auf Grund der Stadtratsbeschlüsse vom 3. Jänner 1900, Z. 12433/99, 11. Juli 1900, Z. 8125, 8. August 1901, Z. 9329, 20. August 1902, Z. 10334 und vom 22. April 1903, Z. 4292 einerseits und der privilegierten österreichisch-ungarischen Staatsbahn-Gesellschaft in Wien, vorbehaltlich der Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums, andererseits abgeschlossen wurde, wie folgt:

#### Artikel 1.

a) Die Gemeinde Wien verpflichtet sich hiemit, zu den Kosten der Errichtung der von der privilegierten österreichisch-ungarischen Staatsbahn-Gesellschaft projektierten Haltestelle bei der Simmeringer Hauptstraße km 3-9—4-0 der Bahnlinie Wien—Střelitz ein- für allemal einen Beitrag von 16.000 K, mit Worten: Sechzehn Tausend Kronen, zu widmen. Dieser Beitrag wurde bei Unterfertigung dieses Vertrages an die privilegierte österreichisch-ungarische Staatsbahn-Gesellschaft bezahlt, weshalb die Letztere den richtigen Empfang dieser Summe hiemit rechtsgültig quittiert.

b) Die Gemeinde Wien übernimmt ferner auf ihre eigene Rechnung die Zahlung der anlässlich der Errichtung der projektierten Haltestelle für die gefällsämliche Überwachung dieser Haltestelle an das hohe k. k. Finanzärar jährlich zu entrichtenden Pauschalentschädigung von 1290 K, mit Worten: Eintausendzweihundert und neunzig Kronen, und verpflichtet sich, diese jährliche Pauschalentschädigung vom Tage der Aktivierung besagter Haltestelle angefangen während der ganzen Dauer des Bestandes derselben unmittelbar bei der von dem hohen k. k. Finanzärar zu bestimmenden landesfürslichen Kasse rechtzeitig zu erlegen.

## Artikel 2.

Dagegen verpflichtet sich die privilegierte österreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft, die Ausführung der projektierten Haltestelle nach Maßgabe der von dem hohen k. k. Eisenbahnministerium bereits genehmigten Projektpläne unaufgehalten in Angriff zu nehmen und binnen der tunlich kürzesten Zeit für den öffentlichen Verkehr zu eröffnen.

## Artikel 3.

Die privilegierte österreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft übergibt unentgeltlich in das Eigentum der Gemeinde Wien und diese übernimmt von der der genannten Bahngesellschaft eigentümlich gehörigen, im Eisenbahnbuche derselben, Einlage A Bahnbestandblatt I. Abteilung bei der Gemeinde Simmering, Linie Wien—Sikeltz, eingetragenen Bahnkörperparzelle Kat.-Nr. 1909/1, in Simmering für Straßenzwecke die in dem diesem Vertrage beigehefteten Plane mit grüner Farbe angelegten Grundflächen, und zwar:

1. die mit den Buchstaben a, b, c, d, e, t, g, h, i, k, l, m, a umschriebene Teilfläche im Ausmaße von 339·41 m<sup>2</sup>;

2. die mit den Buchstaben a, n, o, a umschriebene Teilfläche im Ausmaße von 5·59 m<sup>2</sup> und endlich

3. die mit den Buchstaben p, q, r, s, t, u, v, p umschriebene Teilfläche im Ausmaße von 133·36 m<sup>2</sup>, somit eine Gesamtfläche von 478·36 m<sup>2</sup>.

Die Übergabe, beziehungsweise Übernahme der angeführten Grundflächen ist bereits erfolgt.

## Artikel 4.

Des Weiteren verkauft die privilegierte österreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien und die Gemeinde Wien kauft hiemit von derselben Bahnkörperparzelle Kat.-Nr. 1909/1 in Simmering die in demselben Plane mit gelber Farbe angelegte und mit den Buchstaben c, fl, g<sup>I</sup>, h<sup>I</sup>, i<sup>I</sup>, e, d, c umschriebene Teilfläche im Ausmaße von 9·72 m<sup>2</sup> um den vereinbarten Kaufschilling von 400 K, mit Worten: Vierhundert Kronen.

Die Gemeinde Wien hat diesen Kaufschilling bei Unterfertigung des vorliegenden Vertrages an die Verkäuferin bar ausbezahlt und wird der Empfang dieser Summe von der Letzteren hiemit rechtsgültig quittiert.

## Artikel 5.

Die privilegierte österreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft verpflichtet sich, die in dem diesem Vertrage beigehefteten Plane mit blauer Farbe angelegte, mit den Buchstaben w, x, y, z, a<sup>I</sup>, b<sup>I</sup>, w umschriebene und über die genehmigte Baulinie in die zu erweiternde Simmeringer Hauptstraße einragende Teilfläche im Ausmaße von 62·34 m<sup>2</sup> der ihr eigentümlich gehörigen, im Eisenbahnbuche derselben, Einlage A, Bahnbestandblatt I. Abteilung bei der Gemeinde Simmering eingetragenen Bauparzelle Kat.-Nr. 11 an die Gemeinde Wien ohne jedes Entgelt in demjenigen Zeitpunkte lastenfrei in das Eigentum abzutreten, in welchem der an diese Parzelle angrenzende, über die Baulinie in die zu erweiternde Simmeringer Hauptstraße einragende Gebäudeteil seitens der Gemeinde Wien aus fremdem Besitze eingelöst und beseitigt und die Simmeringer Hauptstraße an dieser Stelle in ihrer ganzen planmäßigen Breite hergestellt sein wird.

## Artikel 6.

Nachdem der Wiener Stadtrat zufolge Beschlusses vom 20. August 1902, Z. 10.334, in Stellung des Ansuchens der privilegierten österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft vom 26. Juli 1902, Z. 109.690 E VI, zur Belassung des im Baue begriffenen Ausnahmgebäudes der Personenhaltestelle an der Kreuzung der gesellschaftlichen Linie Wien—Brünn mit der Simmeringer Hauptstraße in seiner gegenwärtigen Lage die Zustimmung erteilt hat, so verpflichtet sich die genannte Bahngesellschaft, unter Annahme der seitens des Wiener Stadtrates an diese Zustimmung geknüpften Bedingung, jene Teile des besagten Ausnahmgebäudes, welche über die mit Gemeinderatsbeschluss vom 11. Oktober 1898, Z. 9284, genehmigte Baulinie der Simmeringer Hauptstraße vordringen, in demjenigen Zeitpunkte auf eigene Kosten abzutragen, in welchem diese Baulinie an der Kreuzung der Simmeringer Hauptstraße mit der gesellschaftlichen Linie „Wien—Brünn“ zur Durchführung gelangt und demnach die genannte Hauptstraße in dieser Örtlichkeit auf die planmäßige Breite zur Gänze hergestellt sein wird.

In demselben Zeitpunkte wird die privilegierte österreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft auch die durch die Abtragung der oben bezeichneten Gebäudeteile frei werdende, über die genehmigte Baulinie in die zu verbreiternde Simmeringer Hauptstraße einragende, in dem diesem Vertrage beigehefteten Plane rot schraffierte und mit den Buchstaben a, m, c<sup>I</sup>, d<sup>I</sup>, e<sup>I</sup>, o, a umschriebene Teilfläche im Ausmaße von 15.72 m<sup>2</sup> der ihr eigentümlich gehörigen, im Eisenbahn-buche derselben, Einlage A, Bahnbestandsblatt I. Abtheilung bei der Gemeinde Simmering eingetragenen Bahnförperparzelle Kat.-Nr. 1909/1 an die Stadtgemeinde Wien ohne jedes Entgelt lastenfrei in das Eigentum übergeben.

#### Artikel 7.

Die privilegierte österreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft verpflichtet sich, die Gemeinde Wien rüchichtlich aller Rechtsansprüche, welche etwa von dritten Personen auf die in den Artikeln 3 und 4 angeführten Grundflächen erhoben werden sollten, vollkommen klag- und schadlos zu halten.

#### Artikel 8.

Die seitens der Staatseisenbahn-Gesellschaft an die Gemeinde Wien abgetretenen, beziehungsweise verkauften, in den Artikeln 3 und 4 angeführten Grundstücke gehen gleich nach Unterfertigung dieses Vertrages durch beide kontrahierenden Teile in den physischen Besitz und Genuß der Gemeinde Wien über.

Von diesem Tage hat die Gemeinde Wien auch die auf diese Grundstücke entfallenden Steuern, öffentlichen und sonstigen Siebigkeiten zu tragen.

Dieselbe hat auch die sämtlichen mit der Ausfertigung und Verbücherung dieses Vertrages verbundenen Kosten, Stempel und Gebühren (inklusive der Vermögensübertragungsgebühren) aus Eigenem zu bestreiten, beziehungsweise diese Auslagen der privilegierten österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft zu ersetzen.

#### Artikel 9.

Die privilegierte österreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien erteilt die Einwilligung, daß ohne ihr weiteres Einvernehmen, jedoch nicht auf ihre Kosten, die mit diesem Vertrage abgetretenen und abverkauften, in den Artikeln 3 und 4 näher angeführten Grundflächen von der Bahnförperparzelle Kat.-Nr. 1909/1 in Simmering eisenbahnbücherlich abgetrennt und abgeschrieben und der Gemeinde Wien in das Eigentum grundbücherlich zugeschrieben werden.

#### Artikel 10.

Die privilegierte österreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft erklärt hiemit rechtsverbindlich, daß ihr aus den mit der bestandenen Gemeinde Simmering seinerzeit wegen Errichtung der Personenhaltestelle bei der Simmeringer Hauptstraße gepflogenen Verhandlungen keine weiteren, wie immer gearteten Ansprüche an die Gemeinde Wien als der Rechtsnachfolgerin der Gemeinde Simmering mehr zustehen.

#### Artikel 11.

Beide Teile verzichten auf das Rechtsmittel der Klage und der Einwendung wegen Verletzung über die Hälfte des wahren Wertes.

#### Artikel 12.

Vorstehendes Übereinkommen wurde in zwei gleichlautenden Partien ausgefertigt, wovon eines der Gemeinde Wien und das andere der privilegierten österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien ausgefolgt wurde.

Urkund dessen die nachstehenden Fertigungen.

Wien, am  $\frac{23. \text{ Juli}}{12. \text{ Sept.}}$  1903.

(Folgen die Unterschriften.)

An kleineren Herstellungen kamen am Wiener Bahnhofe ein Magazin, eine Magazineurschütte sowie eine Werkstätte und Wächterhütte zur Ausführung.

e) **k. k. priv. österr. Nordwestbahn.**

Für die Firma Ad. Spitzer wurde ein Spiritusmagazin, für die Bergbau-Aktiengesellschaft „Ise“ eine Kanzlei und Wächterhütte hergestellt.

f) **k. k. priv. österr. Südbahn-Gesellschaft.**

Mit Zustimmung der Gemeinde wurden in der Station Magleinsdorf die Lagerplätze vergrößert und die Geleiseanlagen weiter ausgestaltet; die bezügliche politische Begehung fand am 2. Oktober statt.

Auf Grund des einstimmigen Beschlusses des Gemeinderates vom 4. Dezember wurde bei dem k. k. Eisenbahnministerium eine Petition wegen Ersetzung des Übergangssteges in der Station Meidling durch einen Tunnel und wegen Schaffung entsprechend großer und geschützter Warteräume daselbst eingebracht.

g) **k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang.**

Am 15. April 1901 war zwischen der Gemeinde Wien einerseits und der Austro-belgischen Eisenbahngesellschaft, der k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang und der Société belge de chemins de fer andererseits über zahlreiche Streitfragen ein Übereinkommen abgeschlossen worden.

Da das k. k. Eisenbahnministerium seine Zustimmung zu diesem Übereinkommen an verschiedene Bedingungen geknüpft hatte, so wurde zwischen den Vertragsparteien am 4. November 1903 ein entsprechendes Nachtrags-Übereinkommen abgeschlossen; die Genehmigung durch das Ministerium ist im Berichtsjahr nicht mehr erfolgt.

Der tägliche Verkehr zum Hauptzollamtsbahnhofe wurde wie im Vorjahre nur in der Sommerperiode aufrecht erhalten; im Winter 1903/04 blieb der Verkehr auf die Sonn- und Feiertage beschränkt.

h) **Kahlenberg-Eisenbahn, System Rigi.**

Im Bestande dieser Zahnradbahn ist für das Berichtsjahr keine Änderung zu verzeichnen.

i) **Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen.**

Anlässlich der am 22. Februar 1900 stattgehabten politischen Begehung über das Projekt der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen für die Rekonstruktion der Linie Magleinsdorf—Guntramsdorf hatte die Gemeinde unter anderem folgende Forderung gestellt:

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

Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit der Entscheidung vom 4. Oktober 1900, Z. 44.712, dieser Forderung der Gemeinde Wien mit der Begründung keine Folge gegeben, daß die gesetzlichen Voraussetzungen, welche nach § 61 der Wiener Bauordnung die Verpflichtung zur Herstellung von Gehwegen zu begründen vermögen, im vorliegenden Falle nicht zutreffen.

Gegen diese Entscheidung hat die Gemeinde Wien die Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof ergriffen. Der Verwaltungsgerichtshof hat mit der Entscheidung vom 7. März 1903, Z. 2646 ex 1903, die angefochtene Entscheidung als gesetzlich nicht begründet aufgehoben.

In den Entscheidungsgründen wird folgendes ausgeführt: Seitens der belangten Parteien wurden der Beschwerde zwei Einwendungen entgegengesetzt. 1. Es sei die Anforderung verfrüht, weil sie schon gelegentlich der politischen Begehung und nicht erst bei Erteilung des Baukonsenses gestellt worden. Diese Einwendung fand der Verwaltungsgerichtshof nicht stichhältig, weil die materielle Pflicht zur Trottoirherstellung allerdings erst mit dem Baukonsense, resp. nach demselben wirksam wird, die kompetente Behörde aber nicht gehindert werden kann, sie auch früher festzustellen, welche Feststellung allerdings nur insofern wirksam wird, als sich nicht relevante Umstände inzwischen geändert haben und daher auch nur mit dieser Beschränkung rechtskräftig wird. Die Abweisung des Begehrens der Gemeinde erfolgte denn auch nicht darum, weil es als verfrüht angesehen wurde, sondern weil es als materiell unbegründet erachtet wurde. Wenn nun der Einwendung der belangten Parteien stattgegeben werden sollte, so müßte nicht die Beschwerde als verfrüht abgewiesen, sondern die angefochtene Entscheidung als verfrüht aufgehoben werden. 2. Wird eingewendet, es habe die Gemeinde Wien ihre jetzt gestellte Forderung dadurch verwirkt, daß sie es seinerzeit in den achtziger Jahren bei der ersten Konsentierung des Bahnhofgebäudes versäumt habe, die Forderung geltend zu machen.

Diese Rechtsanschauung konnte der Verwaltungsgerichtshof nicht teilen; denn so richtig es ist, daß gewisse Leistungen des Bauwerbers bei sonstiger Präklusion spätestens in der Baubewilligung festgestellt werden müssen, so sehr muß daran festgehalten werden, daß — wenn sich nach den Vorschriften der Bauordnung die Notwendigkeit einer neuen Konsentierung ergibt — hiebei an den Bauführer, soweit sich die Wirkung der neuen Baubewilligung erstrecken soll, auch alle gesetzlichen Anforderungen gestellt werden können, ohne Rücksicht darauf, ob irgend welche Forderungen bei einer früheren, wohl dasselbe Territorium, aber nicht denselben Baufall betreffenden Konsensverhandlung gestellt worden waren oder nicht. Im übrigen hat der Verwaltungsgerichtshof folgendes erhoben: Der vorliegende Tatbestand zeigt, daß das Bahnhofterritorium zu der Fläche, welche mit Hochbauten bedeckt werden soll, in einem auffallenden Mißverhältnisse stehe (nach den Angaben des belangten Ministeriums 21.000 m<sup>2</sup> zu 387 m<sup>2</sup>), daß ferner, wie wieder das belangte Ministerium unwidersprochen behauptet, die Kosten der genannten Hochbauten nur 12.000 K., die der Trottoirherstellung allein rund das doppelte betragen. Anknüpfend hieran halten die belangten Parteien den Tatbestand des § 61 der Wiener Bauordnung (Gesetz vom 17. Jänner 1883, L.-G.-Bl. Nr. 35) nicht für gegeben, weil als „Bauplatz“ im Sinne dieser Gesetzesstelle nur jener Grund angesehen werden kann, welcher wirtschaftlich dem Gebäude als Pertinenz dient, während hier die Ausdehnung des Platzes durch die Notwendigkeit der Geleiseanlage gegeben ist und diese Anlagen nicht etwa dem Bahnhofe, sondern zusammen mit dem Bahnhofe der Unternehmung des Bahnbetriebes wirtschaftlich zu dienen bestimmt sind. In konsequenter Durchführung der Rechtsanschauung der beschwerdeführenden Gemeinde müßten die Bahnen, soweit sie Wien durchziehen, längs ihrer ganzen Strecke Trottoire anlegen.

Nach der Rechtsanschauung des Verwaltungsgerichtshofes kommt es aber, wie ja auch die mitbelangte Partei zugibt, auf die Größe des Platzes, auf welchem das Gebäude zwischen öffentlichen Straßenzügen steht, nicht an. Auch die Tatsache, daß das Gebäude wirtschaftlich nicht Hauptzweck ist, sondern zusammen mit dem Platz Mittel

zu einem anderen wirtschaftlichen Zwecke ist, erschien nicht ausschlaggebend. Es ist klar, daß, wenn sowohl ein Gebäude als auch ein Arbeits- oder Materialplatz dem Fabriksunternehmen dient, man nicht sagen kann, daß der Platz dem Gebäude oder umgekehrt das Gebäude dem Platze dient, beide dienen eben dem Fabriksunternehmen, und doch wird niemand zweifeln, daß, insoferne das Gebäude auf dem Platze steht und beide von öffentlichen Straßen begrenzt werden, der ganze große Komplex zwischen den öffentlichen Straßen „Bauplatz“ im Sinne des § 61 der Bauordnung ist.

Was dem Verwaltungsgerichtshofe für den vorliegenden Fall vielmehr ausschlaggebend erschien und gleichzeitig der von den belangten Parteien versuchten Deduktion ad absurdum begegnet, ist folgendes: Der Platz, auf dem der Bahnhof stehen soll und welcher ja — wie unbestritten ist — innerhalb des verbauten Terrains von Wien liegt, bedarf des Verkehrs und der Verbindung mit den umliegenden Straßenzügen. Es handelt sich im Gegensatz zur kurrenten Bahnstrecke nicht einfach um eine Abschließung vom Straßenkörper, sondern es sind — das liegt im Begriffe der Bahnhofsanlage und ist überdies aus den Plänen zu ersehen — Zu- und Ausfahrten zu den Straßen und am Bahnhofe projektiert. Wie bei jedem anderen industriellen oder Wohngebäude erwirbt der Erbauer des Bahnhofgebäudes das Recht darauf, daß ihm eine Kommunikation mit den öffentlichen Straßen nach den Bestimmungen des Konsenses erhalten werde. Dadurch unterscheidet sich der Bahnhof von der übrigen Bahnstrecke und das macht ihn zum Bauplatze im Sinne des § 61 der Bauordnung, wobei es dann auf das Verhältnis der verbauten zu der von Straßenzügen umgebenen Area ebensowenig ankommt, wie wenn etwa ein Privater durch die Art seines industriellen Etablissements gezwungen oder um einem Luxusbedürfnisse zu genügen, sich sein Gebäude mit einem großen unverbauten Raume (Materialplatz, Park) umgibt. Trifft aber hienach der Begriff „Bauplatz“ zu, so hat die Gemeinde für ihre Forderung — wie nicht weiter in Abrede gestellt wird — den Wortlaut des § 61 der Bauordnung für sich und es war also das Begehren gesetzlich begründet. Die angefochtene Entscheidung, welche demselben nicht stattgab, war daher als im Gesetze nicht begründet aufzuheben.

Infolge dieser Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes trug das k. k. Eisenbahnministerium der Gesellschaft die Herstellung von Gehwegen an den an der Marx-Meidlingerstraße, Wolfganggasse, Inneren Gürtelstraße und Eichenstraße gelegenen Seiten des Matzleinsdorfer Bahnhofes der Lokalbahnen auf.

Zufolge Stadtratsbeschlusses vom 27. März wurde der Bestandzins für die Benützung des Straßengrundes der Marx-Meidlingerstraße und Dammstraße (Eichenstraße) für die Zeit vom 1. April 1903 bis 31. Dezember 1908 wie bisher mit 10 K per laufenden Meter Geleise bestimmt.

#### k) Dampftramway-Gesellschaft, vorm. Franz & Co.

Am 12. März fand die politische Begehung und Enteignungsverhandlung über das Projekt für die Wiederherstellung der infolge der Regulierungsbauten im Donaukanale abgetragenen Dampftramwaystrecke Augartenbrücke—Stephaniebrücke statt. Bei der Verhandlung haben die Vertreter der Gemeinde auf Grund der Stadtratsbeschlüsse vom 29. Oktober 1902 und vom 2. Jänner 1903 unter anderem die Forderung gestellt, daß die Gesellschaft den städtischen Straßenbahnen bezüglich der Strecke von der Stephaniebrücke bis zum Mathildenplatze die Mitbenützung der Geleiseanlagen samt Zubehör unentgeltlich zu gestatten habe, zu welchem Zwecke auch der gedeckte Einschnitt hinter dem Pfeiler der Augartenbrücke in einer lichten Höhe von mindestens 4 m

auszuführen ist. Die Dampftramway-Gesellschaft hat diese Forderungen abgelehnt. Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit dem Erlasse vom 18. Juni, Z. 14.358, der Gesellschaft die Baubewilligung unter Abweisung der vorerwähnten Forderungen der Gemeinde erteilt.

Gegen die abweisliche Entscheidung des Ministeriums hat die Gemeinde auf Grund des Gemeinderatsbeschlusses vom 14. Juli die Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof eingebracht.

Nach längeren Verhandlungen kam zwischen der Gemeinde und der Gesellschaft auf Grund des Gemeinderatsbeschlusses vom 27. Oktober das Übereinkommen vom 10./16. Dezember zustande, welches folgenden Wortlaut hat:

In Angelegenheit des Projektes der Dampftramway-Gesellschaft, vorm. Krauß & Comp. für die Wiederherstellung der Strecke Augartenbrücke—Stefaniebrücke wurde auf Grund des Gemeinderatsbeschlusses vom 27. Oktober 1903, Z. 12.744, zwischen der Gemeinde Wien und der Dampftramway-Gesellschaft, vorm. Krauß & Comp. nachstehendes

### Übereinkommen

abgeschlossen:

#### I.

Unter der Voraussetzung, daß die Gemeinde Wien die Konzession zum Baue und Betriebe einer elektrischen Straßenbahnlinie für die Strecke Klosterneuburgerstraße zur Schüttelstraße erhalten sollte, erklärt sich die Dampftramway-Gesellschaft, vorm. Krauß & Comp. bereit, der Gemeinde Wien die Péagierung der im II. Bezirke bestehenden Dampftramwaystrecke von der Stephaniebrücke bis zum Mathildenplage durch die Wagen der städtischen Straßenbahnen unter folgenden Modalitäten zu gestatten:

Die Péagierung hat erst in jenem Zeitpunkte zu beginnen, in welchem die Gemeinde Wien in der ganzen vorerwähnten Dampftramwaystrecke, soweit dieselbe eingeleisig ist, mit Ausnahme der Strecke innerhalb des gedeckten Einschnittes hinter der Augartenbrücke und innerhalb der Unterfahrt unter dem Schützenhause des Kaiserbadwehres, an welchen beiden Stellen auch in Zukunft nur ein Geleise vorhanden sein wird, ein zweites zugelegt haben wird.

Die Zulegung des zweiten Geleises hat ausschließlich auf Kosten der Gemeinde Wien zu erfolgen, und hat sich die Gemeinde Wien auch von den maßgebenden Faktoren die hierzu erforderlichen Bewilligungen selbst zu verschaffen.

#### II.

Für den Fall, als nach Punkt I die Péagierung tatsächlich zu Stande kommen sollte, haben hiefür folgende Bestimmungen zu gelten:

1. Die Benützung beider Geleise steht in gleicher Weise sowohl der Gemeinde Wien als auch der Dampftramway-Gesellschaft, vormals Krauß & Comp. zu.

2. Jeder Unternehmung obliegt die betriebsfähige Erhaltung und Säuberung ihres Geleises und der bezüglichlichen Geleisezone auf ihre eigenen Kosten.

3. Die Kosten der Erhaltung des gedeckten Einschnittes unter der Auffahrtsrampe zur Augartenbrücke fällt beiden Unternehmungen zu gleichen Teilen zur Last.

4. Die Organe der städtischen Straßenbahnen müssen sich in Verkehrsangelegenheiten den Anordnungen des Personales der Dampftramway unterordnen.

5. Der Verkehr auf der Péagestrecke ist im gegenseitigen Einvernehmen jedoch unter besonderer Rücksichtnahme auf den Fahrplan der Dampftramway zu regeln.

Die Kosten für jene Sicherheitsvorkehrungen, die infolge der Péagierung notwendig werden, fallen der Gemeinde Wien allein zur Last und hat die Gemeinde Wien auch für die erhöhte Inanspruchnahme des gesellschaftlichen Personales der Station Augartenbrücke und der Station Stefaniebrücke an die Dampftramway-Gesellschaft, vorm. Krauß & Comp. einen entsprechenden Beitrag zu leisten.

#### III.

Die Dampftramway-Gesellschaft, vorm. Krauß & Comp. erklärt sich bereit, auf ihre Kosten den gedeckten Einschnitt unter der Auffahrtsrampe zur Augartenbrücke durchwegs in einer lichten Höhe von 4 m auszuführen, ohne hiefür eine Beitragsleistung seitens der Gemeinde zu verlangen.

Rücksichtlich der Höhe der Unterfahrt unter dem projektierten Schützenhause des Kaiserbadwehres wird es aber Sache der Gemeinde Wien sein, mit den maßgebenden Faktoren die entsprechenden Verhandlungen zu pflegen.

## IV.

Die Gemeinde Wien verlangt für die Herstellung und den Bestand des gedeckten Einschnittes unter der Auffahrtsrampe zur Augartenbrücke keinen Bestandzins, sondern lediglich einen Anerkennungszins von jährlich 10 K auf die Dauer der Konzession der Dampftramway von Wien, II. Bezirk, nach Stammersdorf, bezw. Groß-Enzersdorf.

Die Dampftramway-Gesellschaft, vorm. Krauß & Comp. verpflichtet sich, diesen Anerkennungszins jährlich im Vorhinein an die städtische Hauptkasse zu entrichten.

## V.

Die Gemeinde Wien verpflichtet sich, die am 26. August 1903 beim k. k. Verwaltungsgerichtshofe eingebrachte Beschwerde gegen den Ministerial-Erlaß vom 18. Juni 1903, Z. 14.358, zurückzuziehen.

## VI.

Beide Teile verzichten auf eine Anfechtung dieses Übereinkommens wegen Verletzung über die Hälfte des wahren Wertes.

## VII.

Für das Übereinkommen wird die Stempel- und Gebührenfreiheit nach dem Gesetze vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895 beansprucht; sollten wider Erwarten irgendwelche Gebühren vorgeschrieben werden, so trägt dieselben die Dampftramway-Gesellschaft, vorm. Krauß & Comp. allein.

## VIII.

Vorstehendes Übereinkommen wird in zwei Partien ausgefertigt, von denen je eines die Gemeinde Wien und die Dampftramway-Gesellschaft, vorm. Krauß & Comp. erhält.

Urkund dessen nachstehende Unterschriften:

Wien, am 10./16. Dezember 1903.

(Folgen die Unterschriften.)

Gemäß diesem Übereinkommen hat die Gemeinde ihre beim Verwaltungsgerichtshofe eingebrachte Beschwerde zurückgezogen.

Mit der Wiederherstellung der Dampftramway zwischen Augartenbrücke und Stefaniebrücke wurde im Berichtsjahre nicht begonnen.

#### 1) Industriegeleise und Materialbahnen.

Zm Berichtsjahre wurde für folgende Industriegeleise die Genehmigung erteilt:

- a) Abzweigend von der Aspangbahn auf die Lagerplätze der Maschinen- und Waggonfabriks-Aktien-Gesellschaft, vorm. H. D. Schmid in Simmering.
- b) Abzweigend von der Verbindungslinie zwischen der Nordbahn und der Donauuferbahn in den Lagerplatz der Firma Marmoref.
- c) Der Bau der neuen Landesirrenanstalt im XVI. Bezirke machte die Herstellung einer ausgedehnten Materialbahnanlage im Anschlusse an die Station Ottakring der Vorortelinie der Stadtbahn notwendig. Für die Hauptstrecke derselben wurde unter Zustimmung der Gemeinde fast durchwegs die Fahrbahn des Flößersteiges benützt; für die Überführung des Ameisbaches gelangte ein eigenes Objekt zur Ausführung.
- d) Die Firma Mattoni erhielt mit Stadtratsbeschluß vom 26. Juni unter gewissen Bedingungen die Bewilligung zur Inanspruchnahme des Straßengrundes der Augasse im IX. Bezirke für die Einlegung eines Verbindungsgeleises zwischen ihren Magazinen und dem Franz Josefsbahnhofe.

## II. Elektrische Bahnen.

### a) Städtische Straßenbahnen.

#### 1. Allgemeines.

Der Ausbau des Straßenbahnnetzes wurde seitens der Siemens & Halske Aktiengesellschaft, bezw. der k. k. priv. österr. Länderbank auf Grund der Schlußbriefe vom 14. April 1902 und 5. August 1902 fortgesetzt.

Der den genannten Firmen übertragene Betrieb wurde mit 1. Juli von der Gemeinde selbst übernommen. Der Anlaß war, daß die Gemeinde eine Verbesserung der Lage der Straßenbahnbediensteten anstrebte. Da die betriebsführenden Firmen hiezu nach den bestehenden Übereinkommen nicht verpflichtet werden konnten und die damit im Zusammenhange stehenden Mehrauslagen nicht freiwillig auf sich nahmen, so wurde mit denselben die Übernahme des Betriebes durch die Gemeinde Wien vom 1. Juli an vereinbart. Mit der Erledigung der Pensions-, Lohn- und Dienstverhältnisse der Angestellten der städtischen Straßenbahnen wurde auch eine Abänderung des Straßenbahntarifes verbunden, um die durch erstere Maßnahmen verursachte Erhöhung der Auslagen auszugleichen. Die hierüber gefaßten Beschlüsse des Gemeinderates vom 12. Mai, bezw. 9. Juni lauten:

#### I.

I. Für die mit den Kundmachungen des k. k. Eisenbahnministeriums vom 24. März 1899, N.-G.-Bl. Nr. 58, und vom 25. Juli 1902, N.-G.-Bl. Nr. 150, konzessionierten städtischen Straßenbahnen treten vom 25. Mai 1903 an unter Zugrundelegung der aus dem Plane (siehe am Schlusse des Werkes) ersichtlichen Zonen- und Sektoreinteilung die sub II enthaltenen Tarifbestimmungen in Kraft.

II. Die Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ übernimmt beide mit den oberwähnten Kundmachungen konzessionierten Straßenbahnnetze bereits vom 1. Juli 1903 an in den Eigenbetrieb.

Im übrigen bleiben die Übereinkommen, welche mit der Siemens & Halske Aktiengesellschaft und der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft über die Bevollmächtigung zum Betriebe der erwähnten Straßenbahnnetze bestehen, unberührt; alle jene aus diesen Übereinkommen stammenden Verbindlichkeiten, welchen die Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ und die genannten Gesellschaften nach Ablauf des erwähnten Vollmachtsverhältnisses noch zu genügen haben, sind nunmehr vom 1. Juli 1903 an zu erfüllen.

Ob sich das Straßenbahnnetz samt Wagenpark und sonstigem Zubehör in jenem Zustande befindet, in welchem es gemäß § 22 beider Betriebsübereinkommen zurückzustellen ist, ist bis 30. September 1903 festzustellen; sofern hierbei Schäden oder Mängel vorgefunden werden, welche die Siemens & Halske Aktiengesellschaft und die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft nach den Betriebsübereinkommen zu ersetzen haben, sind die Gesellschaften von dem Erfasse nur dann befreit, wenn zweifellos nachgewiesen ist, daß die Schäden oder Mängel nach dem 30. Juni 1903 eingetreten sind. Derartige aus dem Betriebsübereinkommen hergeleitete Erzasansprüche wird die „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ den Gesellschaften bis 30. September 1903 bekanntgeben, widrigenfalls sie erloschen sind.

Die Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ verpflichtet sich ferner, alle im Betriebe vorkommenden Ereignungen während der Zeit vom 1. Juli bis 30. September 1903 in der bisher üblichen Weise in Evidenz zu halten und den Gesellschaften Einsicht in die bezüglichen Aufschreibungen zu gewähren.

Von dem Erlöse jener im Jahre 1903 von den betriebsführenden Unternehmungen ausgegebenen Halbjahreskarten, deren Gültigkeitsdauer über den 1. Juli 1903 hinausreicht, ist eine verhältnismäßig berechnete Quote als Einnahme des zweiten Halbjahres 1903 an die Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ abzuführen.

III. Durch die frühere Übernahme der Straßenbahnen in den Eigenbetrieb werden die mit der Siemens & Halske Aktiengesellschaft und der k. k. priv. österr. Länderbank abgeschlossenen Bauverträge nicht berührt.

Die Siemens & Halske Aktiengesellschaft und die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft haben jedoch der Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ die gemäß § 20 b der Betriebsübereinkommen berechnete Verzinsungs- und Tilgungsquote für jene Obligationen des Investitions-Anlehens zu ersehen, welche auf das Baukapital der am 1. Juli 1903 noch nicht fertiggestellten Straßenbahnstrecken entfallen.

Dieser Ersatz ist für jede nach dem betreffenden Bauübereinkommen bis Ende 1903 zu erbauende oder für den elektrischen Betrieb umzuwandelnde Bahnlinie oder Bahnstrecke, welche am 1. Juli 1903 noch nicht dem elektrischen Betriebe übergeben ist, und für jenen Zeitraum zu leisten, welcher vom 1. Juli 1903 an bis zum Tage der Betriebsöffnung der betreffenden Linie oder Strecke verfließt.

Die ziffermäßige Höhe der in Frage kommenden Bausummen ist nach Maßgabe der Baukapitalien, welche den Übereinkommen über den Bau des betreffenden Straßenbahnnetzes hinsichtlich der einzelnen Bahnlinien und Bahnstrecken zugrunde gelegt waren und nach dem Längenverhältnisse der ganzen Linie oder Strecke zu dem noch nicht dem elektrischen Betriebe übergebenen Teile zu berechnen.

IV. In der Zeit vom 25. Mai bis einschließlich 30. Juni 1903 findet zwischen den beiden betriebführenden Unternehmungen aus Anlaß des gegenseitigen Umsteigverkehrs eine Verrechnung über die auf jedem Straßenbahnnetze ausgegebenen Streckenkarten nicht statt. Monats- und Halbjahreskarten werden im erwähnten Zeitraume von beiden Unternehmungen für das ganze Netz der städtischen Straßenbahnen ausgegeben. Von den hiedurch erzielten Einnahmen wird dem Betriebe der Neuen Wiener Tramway ein Anteil in der Höhe jenes Betrages zugewiesen, welchen die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft im gleichen Zeitraume des Jahres 1902 durch die Ausgabe von Monats- und Halbjahreskarten vereinnahmt hat.

V. Die aus der Beilage c ersichtlichen Abänderungen der „Dienstordnung für das Dienstpersonal der städtischen Straßenbahnen“ werden genehmigt; diese Abänderungen treten am 1. Juli 1903 in Kraft.

Alle definitiven und provisorischen Beamten, alle Hilfsbeamtinnen, ferner alle definitiven und ständigen Bediensteten, welche schon derzeit im Dienste der städtischen Straßenbahnen stehen, haben eine Erklärung zu unterfertigen, durch welche sie sich dieser abgeänderten Dienstordnung vom 1. Juli 1903 an unterwerfen. Es bleibt jedoch der seinerzeit bei ihrer Aufnahme festgesetzte Dienstantrittstag für sie in Kraft.

Eine gleiche Erklärung haben die aushilfsweisen Bediensteten hinsichtlich jener Bestimmungen der Dienstordnung abzugeben, welche auf Bedienstete dieser Art Anwendung finden. In obige von den Beamten, Beamtinnen und Bediensteten der städtischen Straßenbahnen abzugebende Erklärung ist folgender Zusatz aufzunehmen:

„Ich gelobe mit meinem Ehrenworte, Seiner kaiserlichen und königlichen Apostolischen Majestät Franz Josef I. und Allerhöchstdessen Nachfolgern aus dem durchlauchtigsten Hause Habsburg-Lothringen getreu und gehorjam zu sein, der Stadt Wien Ehre und Vorteil nach allen meinen Kräften zu befördern und jeden Nachteil davon abzuwenden. Ich erkläre weiters mit meinem Ehrenworte, daß ich einer Partei, welche republikanische oder sonst österreichfeindliche Tendenzen verfolgt, weder angehöre noch angehören werde.“

VI. Folgende Abänderungen der Pensions-, Dienst- und Lohnverhältnisse der Bediensteten der städtischen Straßenbahnen werden genehmigt:

#### Pensionen.

1. Jene Mitglieder der Pensions- und Unterstützungskasse für die Bediensteten der städtischen Straßenbahnen, bei welchen für die Pensionsbemessung die ganze nach den gegenwärtig gehabten Statuten anrechenbare Dienstzeit, also auch jene Zeit in Anrechnung kommt, für welche von ihnen und der Gesellschaft zusammen geringere als vierzehnprozentige Beiträge geleistet wurden, erhalten nach zurückgelegter anrechenbarer zehnjähriger Dienstzeit 40 Prozent des zuletzt bezogenen Lohnes oder Gehaltes als Pension. Für jedes weitere Dienstjahr bis einschließlich des 35. Dienstjahres erhöht sich dieses Pensionsausmaß um 1·4 Prozent bis zu 75 Prozent des zuletzt bezogenen Lohnes oder Gehaltes nach zurückgelegter anrechenbarer 35jähriger Dienstzeit.

Daselbe Pensionsausmaß ist auch der statutenmäßigen Berechnung der Pensionen für Witwen und der Erziehungsbeiträge für Waisen zugrunde zu legen.

Dieses Pensionsausmaß findet rückwirkend auch auf jene Kassenmitglieder Anwendung, welche seit dem 1. Jänner 1902 in den Pensionsstand versetzt worden sind, bzw. auf solche Angehörige von Kassenmitgliedern, welche den Anspruch auf Witwenpensionen oder Erziehungsbeiträge seit dem 1. Jänner 1902 erworben haben; denselben werden die ihnen gebührenden Nachzahlungen von der Pensions- und Unterstützungskasse zu leisten sein.

Die Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ verpflichtet sich, der Kasse vom 1. Jänner 1902 angefangen jenen Betrag rückzuerlegen, welchen sie infolge dieser Pensionserhöhung verausgabt. Für den Zeitraum bis 1. Juli 1903 geht dieser Rückersatz nicht zu Lasten des Betriebes.

Sollte sich bei der vorzunehmenden versicherungstechnischen Berechnung ergeben, daß die Kasse die Lasten der erwähnten Pensionserhöhung ganz oder teilweise selbst zu tragen vermag, so vermindert sich in demselben Ausmaße oder entfällt für die Zukunft die Beitragsleistung der Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“.

Sollte die Kasse einmal nicht nur jene Pensionserhöhung ganz bestreiten können, sondern außerdem noch einen Überschuß aufweisen, so ist dieser zur weiteren Erhöhung der Pensionen der oben bezeichneten Kassenmitglieder bis auf 100 Prozent zu verwenden. Erst wenn dieses Pensionsausmaß erreicht ist, und sich auch dann noch ein Überschuß ergibt, kann eine Herabminderung der Beiträge zum Pensionsfonds verfügt werden.

#### Lohn.

2. Die definitiven Bediensteten erhalten einen monatlichen Quartierbeitrag von 10 K, sofern sie nicht bereits im Genusse von Quartiergeld stehen, oder sofern ihnen nicht ein Naturalquartier zugewiesen ist. Den in Zukunft neu ernannten definitiven Bediensteten wird dieser Quartierbeitrag vom Tage der Ernennung angefangen ausbezahlt.

3. Die Quinquennalzulagen werden in den Gehalt eingerechnet. Eine Anrechnung derselben für die Pensionsbemessung findet derzeit im Hinblick auf die Statuten der Pensions- und Unterstützungskasse nicht statt.

4. Wagenführer und Kondukteure aller Klassen, ferner die sonstigen als Wagenführer oder Kondukteure verwendeten Bediensteten erhalten für jede im wirklichen Fahrdienste geleistete Überstunde eine Vergütung von 10 Prozent des Taglohnes. Hierbei werden schon 20 Minuten über eine Stunde als volle Überstunde in Anschlag gebracht. Zeiträume unter 20 Minuten werden nicht vergütet. Für die Verwendung zu anderen Dienstleistungen bleibt die bisherige Entlohnung der Überstunden aufrecht.

Bei definitiven Bediensteten gilt für die Bezahlung der im Fahrdienste geleisteten Überstunden der dreißigste Teil des Monatsgehaltens (mit Einrechnung der Quinquennalzulagen, jedoch mit Ausnahme des Quartierbeitrages) als Taglohn.

5. Die definitiven ständigen und Aushilfswagenführer erhalten für jeden Tag, welchen sie im Wagenführerdienste zubringen, eine Fahrdienstzulage von 60 h. Die gleiche Fahrdienstzulage wird definitiven ständigen und Aushilfsbediensteten anderer Kategorien gewährt, welche zum Dienste eines Wagenführers herangezogen werden.

6. Sämtliche Wagenführer und die sonstigen zum Wagenführerdienste verwendeten Bediensteten werden für den Winter mit Pelzjacks, welche unter dem Mantel zu tragen sind und außerdem mit je zwei Paar mit Leder besetzten Häufstlingen ausgerüstet. Die Tragdauer dieser Monturbestandteile beträgt für die Pelzjacks sechs Jahre, für je zwei Paar Häufstlinge ein Jahr.

7. Einzelne geleistete Fahrten der Wagenführer und Kondukteure (sogenannte Touren) werden nicht mehr in der bisherigen Weise, sondern derart entlohnt, daß für jede Stunde der auf die Tour verwendeten Fahrzeit ein Betrag von 40 h bezahlt wird. In die bezahlte Dauer der Tour wird je eine Viertelstunde für Dienstantritt und Dienstsluß eingerechnet. Ferner wird bei der Berechnung der Entlohnung schon ein Rest von 20 Minuten als volle Stunde in Anschlag gebracht. Die Entlohnung für eine derartige Tour muß aber mindestens 40 h betragen.

8. Die Bezahlung des Aushilfsdienstes in fremden Bahnhöfen erfolgt in der bisherigen Weise, d. i. mit einer Zulage von täglich 1 K durch Einrechnung der Gehzeiten vom eigenen zum fremden Bahnhofe in die Dienstdauer.

9. Die Entlohnung für den Unterbrecherdienst ist im Punkte 15 geregelt.

10. Der Taglohn der definitiven und ständigen Bahn- und Weichenwächter erster und zweiter Klasse wird um 20 h in jeder Klasse erhöht.

## Dienstdauer.

11. Die durch den Taglohn vergütete Dienstdauer der Wagenführer und Kondukteure beträgt einschließlich einer einstündigen Mittagspause zwölf Stunden. Dieselbe Dienstdauer gilt auch für alle anderen Bediensteten, wenn und insoweit sie zum Fahrdienste herangezogen werden.

12. Wagenführer, Kondukteure und die zu diesem Dienste verwendeten anderen Bediensteten können im Bedarfsfalle bis zu 14 Stunden täglich mit Einrechnung der Mittagspause beschäftigt werden, jedoch wird jene Dienstdauer, welche die im Punkte 11 festgesetzte Dienstdauer überschreitet, nach Überstunden vergütet.

Diensteinteilung für die Wagenführer und Kondukteure sowie für die als solche verwendeten anderweitigen Bediensteten.

13. Den abends im Dienste stehenden Fahrbediensteten wird in der Zeit von 5 bis 9 Uhr abends eine Nachtmahlspause von 20 Minuten gewährt, welche in die Dienstdauer eingerechnet wird.

14. Die Pausen zwischen den Touren sind derart einzuteilen, daß an Tagen mit regelmäßigem Verkehr innerhalb der normalen Dienstdauer alle derartigen Pausen einschließlich der Nachtmahlspause und der Umkehrzeit der Wagen  $1\frac{1}{2}$  Stunden ausmachen; die je 15 Minuten betragenden Zeiträume für Antritt und Schluß des Fahrdienstes werden nicht in die Pausen eingerechnet. Auch bei Betriebsstörungen und an Tagen ohne feste Diensteinteilung werden den Bediensteten die Pausen in dem erwähnten Ausmaße tunlichst eingeräumt. In den Pausen muß immer einer der Fahrbediensteten beim Wagen anwesend sein, wofür die Bediensteten untereinander die Einteilung zu treffen haben. Bei einer Temperatur unter Null Grad wird es den Bediensteten nach Tunlichkeit ermöglicht werden, den Wagen während der ganzen Pause zu verlassen.

15. Unterbrechungen des Dienstes von mehr als zwei Stunden können wie bisher ohne Vergütung an einem Tage in jeder Woche einmal gefordert werden. Außerdem kann der Bedienstete noch in jeder zweiten Woche zu einer zweiten Unterbrechung von mehr als zwei Stunden verhalten werden. Eine solche zweite angeordnete Unterbrechung wird mit einem Pauschalbetrage von 50 h bezahlt.

16. Die unter Punkt 1 (Pensionserhöhung), 2 (Quartiergeldbeitrag), 3 (Einrechnung der Quinquennalzulagen), 5 (Fahrdienstzulage), 6 (Pelzjacken für die Wagenführer), 8 (Aushilfsdienst in fremden Bahnhöfen) und 10 (Taglohn der Bahn- und Weichenwächter) enthaltenen Bestimmungen treten gleichzeitig mit dem neuen Tarife in Kraft.

Die unter Punkt 4, 7, 11 bis 15 getroffenen Verfügungen erlangen erst mit der neuen Diensteinteilung, d. i. am 1. Juli 1903 Wirksamkeit.

17. Die gegenwärtigen Pensions-, Dienst- und Lohnverhältnisse bleiben insoweit aufrecht, als sie nicht durch die vorstehenden Bestimmungen eine Abänderung erfahren haben.

VII. Es wird die Gewährung von Diensteszulagen für die Funktionäre und Chargen des Betriebsdienstes in Aussicht genommen. Die Bestimmungen hierüber sind dem Gemeinderate bis spätestens Ende Juni 1903 zur Beschlußfassung vorzulegen.

VIII. 1. Vom 1. Juni 1903 an haben für die weiblichen Angestellten der städtischen Straßenbahnen innerhalb ihres gegenwärtigen Gehaltschemas folgende Vorrückungsfristen zu gelten:

- a) aus der IV. Kategorie 2. Klasse in die IV. Kategorie 1. Klasse zwei Jahre;
- b) aus der IV. Kategorie 1. Klasse in die III. Kategorie 2. Klasse drei Jahre;
- c) aus der III. Kategorie 2. Klasse in die III. Kategorie 1. Klasse drei Jahre;
- d) aus der III. Kategorie 1. Klasse in die II. Kategorie 2. Klasse drei Jahre;
- e) aus der II. Kategorie 2. Klasse in die II. Kategorie 1. Klasse drei Jahre;
- f) aus der II. Kategorie 1. Klasse in die I. Kategorie 2. Klasse vier Jahre;
- g) aus der I. Kategorie 2. Klasse in die I. Kategorie 1. Klasse vier Jahre.

Hierbei bleiben die Vorrückungen aus der Kategorie II in die Kategorie I Klasse 2 und aus dieser in die Kategorie I Klasse 1 dem Ermessen des Stadtrates anheimgestellt.

2. Jene Beamtinnen, welche in der Zeit von 1874 bis 1890 in die Dienste der Wiener Tramway-Gesellschaft eingetreten sind, erhalten vom 1. Juni 1903 an den Gehalt in jener Höhe, in welcher er ihnen schon jetzt zustünde, wenn ihnen dieselben Vorrückungsfristen, wie den vom Jahre 1890 an eingetretenen Beamtinnen zugute gekommen wären und ihnen eine allfällige Vorrückung in die Kategorien I und II termingemäß bewilligt worden wäre.

IX. Vom 1. August 1903 an wird für die I. und II. Kategorie der nach dem Gehaltsregulativ zu behandelnden weiblichen Angestellten das Quartiergeld auf 30 Prozent des Gehaltes erhöht.

X. Jene Beamten und Bediensteten der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft, welche in den Dienst der Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ übernommen werden, haben sich, sofern bei der Übernahme für einzelne Fälle nichts anderes vereinbart wird, der „Dienstordnung für das Dienstpersonal der städtischen Straßenbahnen“ und den sonstigen Bestimmungen zu unterwerfen, welche für die Beamten und Bediensteten der mit der Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 24. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58, konzessionierten städtischen Straßenbahnen gelten.

XI. Der Magistrat wird beauftragt, ehestens darüber Bericht zu erstatten, in welcher Weise für jene Angestellten der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft, welche in die Dienste der Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ übernommen werden, eine Altersversorgung geschaffen werden kann. Desgleichen hat der Magistrat zu berichten, in welcher Weise dem in den Werkstätten der städtischen Straßenbahnen ständig beschäftigten Personal eine Altersversorgung gesichert werden könnte.

XII. Zum Zwecke der Erteilung von Vorschüssen an Bedienstete der städtischen Straßenbahnen wird nach Übernahme des Eigenbetriebes ein Fonds geschaffen, welchen die Gemeinde aus den Einnahmen des Betriebes mit einem unverzinslichen Darlehen von 100.000 K dotiert. Die Verwaltung dieses Fonds ist dem Verwaltungsausschusse der Pensions- und Unterstützungskasse für die städtischen Straßenbahnen zu übertragen, welcher auch die Vorschüsse zu bewilligen hat. Sobald der Fonds seine Wirksamkeit beginnt, hat die Erteilung von Vorschüssen aus Betriebsmitteln aufzuhören.

XIII. Die im Protokolle vom 4. Mai 1903, niedergelegten Erklärungen der Siemens & Halske Aktiengesellschaft, der k. k. priv. österr. Länderbank und der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft werden zustimmend zur Kenntnis genommen.

XIV. Im § 5 des Antrages, enthaltend die Abänderungen der Dienstordnung für das Dienstpersonal der städtischen Straßenbahnen, hat der Absatz 7 zu lauten:

„Jedenfalls werden aber alle Bediensteten, welche zehn Jahre als ständige Bedienstete gedient haben, zu definitiven ernannt.“

XV. Den Bediensteten, welche bereits vor dem 1. Juli 1897 als Aus Hilfsbedienstete bei der Wiener Tramway-Gesellschaft angestellt waren, wird jene vor dem 1. Juli 1897 zurückgelegte Dienstzeit, welche zwei Jahre übersteigt, für die Beförderung zum definitiven Bediensteten gleich einer in ständiger Eigenschaft zugebrachten Dienstzeit angerechnet.

Diese Bestimmung tritt vom 1. Juli 1903 an in Kraft.

## II.

### Tarifbestimmungen.

#### A.

Behufs Bemessung der Fahrpreise wird das ganze Gebiet, welches von den mit den Kundmachungen des k. k. Eisenbahnministeriums vom 24. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58 und vom 25. Juli 1902, R.-G.-Bl. Nr. 150 konzessionierten städtischen Straßenbahnen durchzogen ist, in die aus dem Plane ersichtlichen fünf Zonen und sieben Sektoren eingeteilt. (Siehe den Plan am Schlusse des Werkes.)

Durch die Zonengrenzen werden die Radiallinien, durch die Sektorengrenzen die Rundlinien in Teilstrecken zerlegt. Jeder Teil einer Radiallinie, welcher zwischen zwei auf dieser Linie benachbarten Zonengrenzen und jeder Teil einer Rundlinie, welcher zwischen zwei auf dieser Linie benachbarten Sektorengrenzen gelegen ist, bildet eine Teilstrecke. Die Ringstraßenlinie und die Franz Josefskailinie jedoch gelten zusammen nur als eine Teilstrecke, desgleichen ein beliebiger Teil dieser beiden Linien. Ferner werden die Bahnstrecke Schwarzenbergplatz—Wallfischgasse sowie das Stockgeleise in der Wipplingerstraße und die Geleischleife Schottengasse—Mölkerbastei nicht als eigene Teilstrecken gezählt.

Endlich sind für die Bemessung des Fahrpreises bestimmte Teile von Rundlinien, welche im Plane entsprechend bezeichnet sind, zugleich auch als Radiallinien, andererseits bestimmte Teile von Radiallinien, welche im erwähnten Plane gleichfalls entsprechend bezeichnet sind, zugleich auch als Rundlinien anzusehen.

## B.

Die Fahrpreise sind folgende:

## 1. An Werktagen.

- a) Wenn die Fahrt in der Zeit vom Betriebsbeginn bis längstens 7 Uhr 30 Minuten morgens angetreten wird, gleichviel, welche Strecke zurückgelegt wird, 10 h.
- b) Wenn die Fahrt in der Zeit von 7 Uhr 30 Minuten morgens bis Betriebschluß angetreten wird:
  - α) für eine Fahrt auf einer oder zwei Teilstrecken 12 h;
  - β) für eine Fahrt auf mehr als zwei Teilstrecken innerhalb der Grenzen der IV. Zone, ferner auf drei oder vier Teilstrecken, wenn eine Teilstrecke in der V. Zone gelegen ist, 20 h;
  - γ) für eine Fahrt auf mehr als vier Teilstrecken, von welchen eine oder mehrere in der V. Zone gelegen sind, 30 h.

## 2. An Sonn- und Feiertagen.

- a) Wenn die Fahrt in der Zeit vom Betriebsbeginn bis längstens 12 Uhr mittags angetreten wird, gleichviel welche Strecke zurückgelegt wird, 20 h;
- b) Wenn die Fahrt in der Zeit von 12 Uhr mittags bis zum Betriebschluß angetreten wird:
  - α) für eine Fahrt auf einer oder mehr Teilstrecken innerhalb der Grenzen der IV. Zone, ferner auf drei oder vier Teilstrecken, wenn eine Teilstrecke in der V. Zone gelegen ist, 20 h;
  - β) für eine Fahrt auf mehr als vier Teilstrecken, von welchen eine oder mehrere in der V. Zone gelegen sind, 30 h.

Während der Tageszeiten, in welchen die unter 1a und 2a festgesetzten Fahrbegünstigungen gelten, wird an den Wägen ein leicht erkennbares Zeichen angebracht sein.

3. Kinder unter 1·3 m Größe zahlen für alle Fahrten, gleichviel ob sie an Werktagen oder an Sonn- und Feiertagen stattfinden, 10 h.

Eine erwachsene Person kann ein Kind unter zwei Jahren, welches sie auf dem Schoße hält, unentgeltlich mitnehmen.

4. Für Fahrten, welche im Gemeindegebiete von Schwachat begonnen oder beendet werden, ist auf die unter 1 bis 3 festgesetzten Fahrpreise eine Aufzahlung von 10 h zu entrichten.

5. Die Schüler öffentlicher oder mit dem Öffentlichkeitsrechte ausgestatteter Lehranstalten — die Besucher der Hochschulen ausgenommen — erhalten gegen Nachweis des Schulbesuches Anweisungen auf Kinderkarten. Diese Anweisungen haben nur an Schultagen, während der Schulzeit jedoch auch an Sonn- und Feiertagen vormittags Gültigkeit; sie berechtigen nur zur Lösung einer Kinderkarte für die Strecke zwischen Wohnung und Schule.

6. Es werden Fahrtscheine zu 12 h, 20 h und 30 h, ferner Fahrtscheine zu 10 h ausgegeben, letztere als Frühfahrtscheine (Punkt 1a), Kinderfahrtscheine (Punkt 3), Schülerfahrtscheine (Punkt 7) und Zusatzfahrtscheine (für die Befahrung von mehr als vier Teilstrecken, von welcher eine oder mehrere in der V. Zone gelegen sind, sofern hiefür nicht ein besonderer 30 h-Fahrtschein ausgegeben wird) und für die im Punkte 4 erwähnten Fahrten.

Alle Fahrtscheine sind unübertragbar.

Die Fahrtscheine à 12 h berechtigen zu einer Fahrt im durchgehenden Wagen oder mit einmaligem Umsteigen an den dazu bestimmten Stellen. Sie gelten für den Fall des Umsteigens nur so lange, daß das Fahrziel mit Berücksichtigung der auf dem Fahrtscheine bezeichneten Einsteigezeit auf dem kürzesten Wege und bei unmittelbarem Wagenwechsel erreicht werden kann.

Die Fahrtscheine à 20 und 30 h, ferner die Zusatzfahrtscheine in ihrer Verwendung als Früh-, Kinder- und Schülerkarten berechtigen zu einer Fahrt im durchgehenden Wagen oder mit so oftmaligem Umsteigen an den hiezu bestimmten Stellen, als unbedingt erforderlich ist, um das Fahrziel mit Berücksichtigung der auf dem Fahrtscheine bezeichneten Einsteigezeit bei unmittelbarem Wagenwechsel und auf dem kürzesten Wege zu erreichen.

Die Fahrtscheine sind dem Revisor auf Verlangen offen vorzuzeigen.

7. Es werden Monatskarten zum Preise von 24 K und Halbjahreskarten zum Preise von 120 K ausgegeben. Diese Karten haben in der Regel auf Namen zu lauten und besitzen nur für jene Personen Gültigkeit, für welche sie ausgestellt sind. In diesem Falle werden sie mit der Photographie des Fahrgastes versehen. Halbjahreskarten werden nur mit der Gültigkeitsdauer vom 1. Jänner, 1. April, 1. Juli und 1. Oktober ausgestellt.

Monats- und Halbjahreskarten berechtigen zur täglich beliebig oftmaligen Fahrt auf allen Linien des städtischen Straßenbahnnetzes.

### III.

Die durch den Gemeinderatsbeschluß vom 12. Mai abgeänderten Paragraphen der Dienstordnung für das Dienstpersonal der städtischen Straßenbahnen erhalten folgenden Wortlaut:

#### 1. Abschnitt.

##### Allgemeine Bestimmungen.

###### § 1.

###### Gegenstand der Dienstordnung.

Die Dienstordnung für das Dienstpersonal der städtischen Straßenbahnen hat die Feststellung des Verhältnisses des Dienstpersonales dieser Unternehmung zur Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ zum Gegenstande.

Sie behandelt daher die Bedingungen der Aufnahme in den Dienst der Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“, die Dienstverpflichtungen und Rechte des Dienstpersonales, die Folgen pflichtwidrigen Verhaltens im Dienste, die Behandlung der diesfalls Beschuldigten und schließlich die Auflösung des Dienstverhältnisses.

Die oben unter I, VI, 11—15 enthaltenen Bestimmungen des Gemeinderatsbeschlusses vom 12. Mai, bezw. 9. Juni sind als Bestandteil dieser Dienstordnung anzusehen.

###### § 2.

###### Umfang der Wirksamkeit der Dienstordnung.

Die Wirksamkeit dieser Dienstordnung erstreckt sich im allgemeinen auf das sämtliche Dienstpersonale der städtischen Straßenbahnen einschließlich der weiblichen Angestellten (§ 5), auf die provisorischen Beamten (Aspiranten) und die aus Hilfsweisen Bediensteten jedoch nur insoweit, als nicht die eine oder andere Bestimmung dieser Dienstordnung ausdrücklich bei den Beamten die definitive Anstellung, bei den definitiven und ständigen Bediensteten die dauernde Verwendung zur Voraussetzung hat.

Hienach finden insbesondere auf die aus Hilfsweisen Bediensteten, welche nur für den Bedarfsfall in Verwendung kommen und nur für die Tage ihrer Dienstleistung den für sie bestimmten Lohn erhalten, die Bestimmungen der §§ 41, lit. B, 42, 46 und 48 über das Disziplinarverfahren, dann des § 51 über die Auflösung des Dienstverbandes durch Kündigung keine Anwendung und können dieselben jederzeit ohne Angabe von Gründen aus dem Dienste entlassen werden.

Die Aufnahme des Dienstpersonales erfolgt hierauf auf Grundlage dieser Dienstordnung, welcher sich jeder, der eine Anstellung oder Bedienstung bei den städtischen Straßenbahnen angenommen hat, unbedingt unterwirft.

Das Verhältnis der mit speziellem Dienstvertrage Angestellten ist zunächst aus dem mit ihnen abgeschlossenen Vertrage zu beurteilen. Sofern im Dienstvertrage nicht ausdrücklich etwas anderes bedungen ist, gelten auch für die mit Vertrag Angestellten die Bestimmungen dieser Dienstordnung.

###### § 3.

###### Änderung der Dienstordnung.

Die Vornahme von Abänderungen der gegenwärtigen Dienstordnung steht dem Wiener Gemeinderate zu.

###### § 4.

###### Geschäftsleitung.

Die unmittelbare Leitung der Geschäfte der städtischen Straßenbahnen obliegt unter Beobachtung der diesfalls bestehenden Instruktionen und besonderen Anordnungen der Direktion der städtischen Straßenbahnen.

## § 5.

## Einteilung des Dienstpersonales.

Das Dienstpersonal der städtischen Straßenbahnen zerfällt nach Art der Anstellung in:

## I. Beamte, und zwar:

- a) definitive Beamte (Beamtinnen),
- b) provisorische Beamte (Aspiranten),
- c) Hilfsbeamtinnen.

## II. Bedienstete, und zwar:

- a) definitive Bedienstete,
- b) ständige Bedienstete,
- c) aus Hilfsweise Bedienstete.

Insofern in dieser Dienstordnung der Ausdruck „Angestellte“ vorkommt, umfasst derselbe die sämtlichen vorerwähnten Klassen des Dienstpersonales (Dienstkategorien).

Wo in dieser Dienstordnung von Beamten die Rede ist, sind darunter auch die Beamtinnen und, insofern hinsichtlich der Hilfsbeamtinnen nicht abweichende Bestimmungen getroffen sind, auch diese zu verstehen.

Die Beamten, definitiven und ständigen Bediensteten erscheinen in dem genehmigten Personalstatus in Kategorien eingeteilt.

Definitive Bedienstete sind solche Bedienstete, welche einen Jahresgehalt genießen, Anspruch auf Quinquennalzulagen, auf den normierten Quartiergeldbeitrag und auf eine dreimonatliche Kündigungsfrist haben.

Zu solchen werden nach dem freien Ermessen der Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ aus den verschiedenen Dienstgruppen der ständig Bediensteten, die vorzüglichsten Bediensteten, namentlich jene mit längerer Dienstzeit und in höherer Funktion ernannt.

Jedenfalls werden aber alle Bediensteten, welche durch 10 Jahre als ständige Bedienstete gedient haben, zu definitiven ernannt.

Ein Regulativ regelt die ständigen und unveränderlichen Bezüge der Beamten und Bediensteten und setzt die systemisierte Stellenzahl für die einzelnen Dienstesgruppen derselben fest.

Bei Befetzung von in den einzelnen Dienstesgruppen der ständigen Bediensteten frei werdenden Stellen wird in erster Linie auf die aus Hilfsweisen Bediensteten derselben Dienstesgruppe unter entsprechender Bedachtnahme auf deren Dienstdauer Rücksicht genommen.

Aus Hilfswagenführer und Aus Hilfskondukteure werden nach vollendetem zweiten Dienstjahre zu ständigen Bediensteten befördert.

## § 6.

## Aufnahme und Beförderung von Beamten.

Die Ernennung der mittels Dekretes gegen Jahresgehalt anzustellenden definitiven Beamten sowie deren Beförderung in eine höhere Gehaltsklasse erfolgt durch den Stadtrat. Die Aufnahme der mit Jahresgehalt auf Probendienstleistung zugeteilten provisorischen Beamten (Aspiranten) und der Hilfsbeamtinnen erfolgt durch die Direktion nach eingeholter Genehmigung des Bürgermeisters.

Bei Ernennungen und Beförderungen durch den Stadtrat werden die Vorschläge der Direktion eingeholt, welche ihrerseits auch die Abteilungsvorstände zu vernehmen hat.

Die Vorstände haben bei Erstattung ihrer Beförderungsvorschläge auf die Qualifikationstabellen und auf ihre persönlichen Wahrnehmungen bezüglich der Würdigkeit des Vorgeschlagenen Rücksicht zu nehmen.

## § 7.

## Aufnahme und Beförderung von Bediensteten.

Die Anzahl der bei den städtischen Straßenbahnen jeweilig zu verwendenden Bediensteten wird im Rahmen des vom Gemeinderate genehmigten Personalbedarfes von der Direktion festgestellt.

Die Bediensteten werden von der Direktion nach eingeholter Genehmigung des Bürgermeisters aufgenommen.

Die Beförderung der Bediensteten erfolgt im allgemeinen von der Direktion nach Anhörung des betreffenden Abteilungsvorstandes. Die Beförderung eines Bediensteten zum Funktionär sowie eines Funktionärs in eine höhere Kategorie oder Gehaltsklasse unterliegt jedoch der Beschlußfassung des Stadtrates.

Die Ernennung zum ständigen und zum definitiven Bediensteten erfolgt durch die Direktion. Diese hat, wenn ein ständiger Bediensteter vor Ablauf der im § 5 festgesetzten Fristen zum definitiven ernannt werden soll, vorher die Genehmigung des Stadtrates einzuholen.

#### § 8.

Aufnahme von anderen nicht als Angestellte anzusehenden Personen.

Die Aufnahme von anderen Personen, welche nicht als Angestellte im Sinne dieser Dienstordnung anzusehen sind, und auf welche demnach die Bestimmungen dieser Dienstordnung keine Anwendung zu finden haben, wird nur bei nachgewiesenem Bedarfe und unter steter Bedachtnahme auf strengste Sparsamkeit innerhalb des vom Gemeinderate festgesetzten Höchstmaßes durch die Direktion bewilligt.

Die Aufnahme dieser Personen kann von der Direktion innerhalb bestimmter Grenzen auch einzelnen Dienstvorständen überlassen werden.

Solche Personen dürfen nur für die Zeit, für welche sie zum Dienste unumgänglich erforderlich sind, aufgenommen und beibehalten werden.

Ihre Verwendung während der Zeit, in welcher sie von der Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ bezahlt werden, zu Privat- oder anderen außerdienstlichen Zwecken ist verboten.

## II. Abschnitt.

### Von dem Eintritte in den Dienst der städtischen Straßenbahnen.

#### § 9.

#### Aufnahmsbedingungen.

Zur Erlangung einer Anstellung bei den städtischen Straßenbahnen hat das männliche und weibliche Personal im allgemeinen nachzuweisen:

1. Die österreichische Staatsbürgerschaft. Die in Wien heimatsberechtigten Bewerber werden bei sonst gleicher Eignung bevorzugt.

2. Eine gesunde, dem Dienste bei städtischen Straßenbahnen entsprechende Körperbeschaffenheit, welche ärztlich zu konstatieren ist (ärztliches Zeugnis) und die nötigen Vorkenntnisse, bezw. den erforderlichen Grad der Ausbildung.

3. Für das männliche Personal ein Lebensalter von wenigstens 24 und nicht mehr als 40 (Beamte), bezw. 30 (Bedienstete) Jahren (Taufschein, Geburtsschein), für das weibliche Personal ein Lebensalter von wenigstens 20 und höchstens 30 Jahren.

4. Deutsche Umgangssprache, Fähigkeit des schriftlichen Ausdruckes in dieser Sprache, als der Dienstsprache.

5. Ein tadelloses Vorleben (Dienst- oder Leumundszeugnis).

6. Die Befreiung von der Militärdienstpflicht oder die Erfüllung der dreijährigen ordentlichen, bezw. der ein- oder zweijährigen Freiwilligendienstpflicht.

7. Die Erklärung des Bewerbers um eine Anstellung als Bediensteter, daß er während der Dauer seiner Bedienstung bei den städtischen Straßenbahnen Mitglied der „Krankenkasse für Bedienstete der städtischen Straßenbahnen“ bleibt und

8. die Erklärung des Bewerbers, daß er der „Pensions- und Unterstützungskasse für die Bediensteten der städtischen Straßenbahnen“, bezw. dem „Pensionsinstitute der Beamten der städtischen Straßenbahnen“, sofern dies statutengemäß zulässig ist, beiträgt und während seiner Dienstzeit Mitglied dieser Institute bleibt.

Ausnahmen von obigen Bedingungen sub 2—6 können in besonders rücksichtswürdigen Fällen vom Stadtrate zugelassen werden.

Die unter 1, 2, 3, 5 und 6 angegebenen Erfordernisse muß der Bewerber um eine Anstellung mittels der einschlägigen Dokumente (Schul- und Studienzeugnisse, Anstellungsdekrete etc.), und zwar unter einem in dem von ihm selbst geschriebenen Gesuche nachweisen.

Insbeyondere obliegt es dem Bewerber, die entsprechenden Zeugnisse über sein Vorleben beizubringen und die etwa einen längeren Zeitraum umfassenden Lücken in seiner früheren Beschäftigung wahrheitsgetreu anzugeben.

Der Gesundheitszustand des Bewerbers ist durch den von der Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ dazu berufenen Arzt noch vor der Aufnahme sicherzustellen.

Auf ausgebildete Unteroffiziere wird bei Bewerbung um Anstellungen bei den städtischen Straßenbahnen im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872, R.-G.-Bl. Nr. 60, besonders Bedacht genommen werden.

#### § 10.

##### Ausschließungsgründe von der Aufnahme.

Von jeder Aufnahme in die Dienste der Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ ausgeschlossen sind:

- a) Diejenigen, welche wegen eines Verbrechens oder eines aus Gewinnsucht hervorgegangenen oder die öffentliche Sittlichkeit verletzenden Vergehens oder einer derartigen Übertretung schuldig erkannt worden sind.
- b) Diejenigen, welche in Konkurs verfallen, und bei der hierüber abgeführten gerichtlichen Untersuchung schuldig erkannt worden sind.

Sollte die Dienstesaufnahme eines nach diesem Paragraphen für den Dienst Ungeeigneten irrtümlich erfolgt sein, so kann derselbe nach Konstatierung des Tatbestandes ohne Disziplinaruntersuchung sofort entlassen werden.

#### § 11.

Zeit des Eintrittes in den Dienst und Bestätigung erhaltener Dienstvorschriften.

Die Dienstzeit der Beamten wird von jenem Tage an gerechnet, welcher in dem bezüglichlichen Anstellungsdekrete (§ 6), bezw. hinsichtlich der provisorischen Beamten in der denselben über die Aufnahme zukommenden schriftlichen Ausfertigung, als Antrittstag festgesetzt ist.

Die Dienstzeit der Bediensteten hingegen wird von jenem Tage an gerechnet, mit welchem dieselben zum Zeichen der Annahme der Bestimmungen dieser Dienstordnung die Empfangnahme der letzteren in dem Dienstaufnahms-Protokolle schriftlich bestätigt haben.

Für die definitiven und ständigen Bediensteten ist bezüglich ihrer Ansprüche an das im § 29, Absatz 1, gedachte Institut der Tag der Aufnahme in dasselbe maßgebend. — Hinsichtlich der Zuerkennung der Quinquennalzulagen an die definitiven Bediensteten ist das Datum des Ernennungsdekretes zum „definitiven Bediensteten“ entscheidend.

Jeder Angestellte ist bei seinem Eintritte mit der gegenwärtigen Dienstordnung, mit dem Gehalts-, bezw. Befoldungsregulativ seiner Kategorie und mit allen jenen Instruktionen zu versehen, welche den Dienstzweig, in dem er verwendet werden soll, betreffen.

Der Empfang dieser Vorschriften ist unter spezieller Bezeichnung derselben dem unmittelbaren Vorgesetzten schriftlich zu bestätigen und sind diese Bestätigungen zu Ende jeden Quartales der Direktion vorzulegen.

Bei etwa erfolgtem Austritte aus dem Dienste der Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ sind die empfangenen Instruktionen nebst der Dienstordnung an den unmittelbaren Vorgesetzten zurückzustellen.

### III. Abschnitt.

#### Pflichten des Dienstpersonales.

#### § 12.

Betragen gegen Vorgesetzte, gegen Dienstgenossen und gegen das Publikum.

Jeder Angestellte ist schuldig, seinen Vorgesetzten mit Achtung zu begegnen und ihren dienstlichen Anordnungen pünktlichen Gehorsam zu leisten.

Im Umgange mit den Dienstgenossen wird gegenseitige Achtung, Verträglichkeit und dienstliche Gefälligkeit und in dem Verkehre mit dem die Bahn benützenden Publikum und sonstigen fremden Personen ein anständiges, zuvorkommendes Betragen gefordert und zur Pflicht gemacht.

## § 16.

Beobachtung der Instruktionen, Dienstbesorgung im allgemeinen, Wahrung des Eigentums der Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“.

Jeder Angestellte ist für die genaue und pünktliche Befolgung der durch diese Dienstordnung festgesetzten allgemeinen Vorschriften sowie der seinen Dienstzweig betreffenden besonderen Anordnungen und der ihm sonst zukommenden schriftlichen und mündlichen Weisungen und Aufträge seiner Vorgesetzten verantwortlich.

Liegt die Erreichung eines Vorteiles oder die Abwendung eines Nachtheiles nicht in der Macht eines Angestellten, so hat er seine Wahrnehmungen seinem unmittelbaren Vorgesetzten ungesäumt anzuzeigen, welcher sofort einzuschreiten hat; für den Fall, als die Abhilfe auf diesem Wege nicht erzielt wird, ist die Anzeige an die Direktion zu machen.

In Fällen, wo Gefahr im Verzuge ist, hat jeder Angestellte die in seiner Macht liegenden Mittel zur Verhütung eines Schadens anzuwenden und hierüber sofort die Anzeige an seinen Vorgesetzten zu erstatten.

Jeder Angestellte muß Geld und Gut der Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ und des fahrenden Publikums als ein unantastbares, seiner redlichen Obforge anvertrautes fremdes Eigentum betrachten.

Er darf auch nicht gleichgiltig zusehen, wenn es von anderen angetastet wird.

## § 17.

Zueignung oder Benützung anvertrauter Sachen für Privat Zwecke.

Sachen, welche der Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ gehören oder dieser zur Verwahrung anvertraut sind, ferner solche Gegenstände, welche in den Wägen oder in sonstigen Räumlichkeiten, über welche die genannte Firma zu verfügen berechtigt ist, vorgefunden wurden, sie mögen was immer für einen Wert haben, darf niemand sich zueignen oder einer dritten Person zuwenden.

Der Vorgang mit gefundenen Gegenständen ist durch eine besondere Instruktion festgesetzt.

## § 18.

Verantwortlichkeit für anvertraute Sachen, Ersatz- und Kautionspflicht.

Derjenige Angestellte, welchem ein Eigentum der Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ oder ein der letzteren übergebenes Gut dritter Personen anvertraut wurde, ist dafür verantwortlich und für verschuldete Abgänge oder Beschädigung ersatzpflichtig.

In Ansehung der durch die Schuld des Angestellten etwa verursachten Beschädigungen an Wägen und sonstigen Gegenständen wird insbesondere festgesetzt, daß der Schadenersatz in keinem Falle höher, als die wirklichen Reparaturkosten sind, bemessen werden darf.

Ist der Schaden durch das Verschulden mehrerer entstanden, so haftet jeder für den ihn betreffenden Anteil; lassen sich die Anteile nicht ermitteln, so haften alle im Verhältnisse ihrer ständigen Bezüge, und zwar auch für jene Anteile, welche etwa nicht einbringlich wären.

Über die Ersatzpflicht bis zum Betrage von 200 K entscheidet die Direktion, über höhere Beträge der Stadtrat, wobei es übrigens dem Ersatzpflichtigen, sofern er sich mit der Entscheidung über die Ersatzpflicht oder über die Höhe des angeforderten Schadenersatzes nicht zufrieden gibt, unbenommen bleibt, den ordentlichen Rechtsweg zu betreten.

Zur Sicherstellung der Hienach gegen die definitiven und ständigen Bediensteten fallweise zu erhebenden Ansprüche haben dieselben eine Kautions bis zum Betrage von 60 K zu bestellen, welche von der Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ durch Einlage in ein Sparkassebuch fruktifiziert wird.

## § 19.

Einbringung der Ersätze.

Die Ersätze werden im Dienstwege durch Abzüge von der Befoldung oder durch bare Zahlung von Seite der betreffenden Ersatzpflichtigen oder endlich durch teilweise oder gänzliche Einbeziehung der von denselben erliegenden Kautionen (§ 18) hereingebracht.

Im letzteren Falle hat der Ersatzpflichtige seine Kautions längstens innerhalb eines Jahres bis zu dem Betrage von 60 K wieder zu ergänzen.

Der Entscheidung der Direktion bleibt es vorbehalten, auf welche der vorbezeichneten Arten der Ersatz einbringlich zu machen ist, wobei in jedem einzelnen Falle auf die besonderen Verhältnisse der Ersatzpflichtigen Rücksicht zu nehmen ist.

### § 21.

#### Tägliche Arbeitsdauer.

Jeder Angestellte ist verpflichtet, seine ganze Tätigkeit der Bewältigung der ihm übertragenen Arbeiten zu widmen, und hat über Auftrag seiner Vorgesetzten nötigenfalls auch in anderen Dienstzweigen als jenen, welche ihm in der Regel obliegen, Dienste zu leisten, die mit seiner Stellung und seinem Berufe vereinbarlich sind.

Jeder Angestellte ist selbstverständlich auch verpflichtet, in solchen besonderen Fällen über seine festgesetzte tägliche Arbeitszeit hinaus Dienste zu leisten, in welchen sich die Notwendigkeit hierzu aus unvorhergesehenen dringenden Dienstesrücksichten, wie bei Betriebsunfällen (Zusammenstoß zweier Wägen, Achsenbruch etc.) ergibt; in einem solchen Falle hat jeder Bedienstete, insofern ihn nicht hiebei ein Verschulden trifft, Anspruch entweder auf die Bezahlung der geleisteten Überstunden nach Maßgabe der hierfür bestehenden Vorschriften oder auf nachträgliche Einrechnung der geleisteten Überstunden in die Dienstdauer der folgenden Tage.

Die Abrechnung erfolgt bei den definitiven Bediensteten monatlich, bei allen übrigen Bediensteten wöchentlich. Die Arbeitsleistung wird effektiv und nicht durchschnittlich berechnet.

Für alle im Werkstättenbetriebe angestellten Beamten und Bediensteten wird eine elfstündige, für alle professionellen Arbeiten und Handlangerdienste eine zwölfstündige Arbeitszeit, und zwar für alle einschließlich einer Stunde Mittagspause, als tägliche normale Arbeitsdauer festgesetzt.

An Sonn- und Feiertagen können die eben erwähnten Angestellten zur Arbeitsleistung im Werkstättenbetriebe, beziehungsweise als Professionisten und Handlanger nur über speziellen Auftrag der Direktion in besonders dringenden Fällen und unter Beobachtung der für gewerbliche Betriebe bestehenden Normen verwendet werden.

Für das übrige Dienstpersonal, mit Ausnahme der zum Fahrdienste verwendeten Bediensteten, für welche diesbezüglich besondere Vorschriften bestehen, wird gleichfalls eine zwölfstündige tägliche Normalarbeitszeit festgesetzt, einschließlich einer einständigen Mittagspause.

Für die beim Betriebe verwendeten Bediensteten — mit Ausnahme der Fahrbediensteten — gelten ferner noch folgende Bestimmungen:

Eine mehr als zweistündige Arbeitsunterbrechung wird in die tägliche Arbeitsdauer nicht eingerechnet. In die Dauer solcher Arbeitsunterbrechungen, welche den Bediensteten höchstens zweimal pro Woche treffen dürfen, wird die in diesem Paragraphen normierte einständige Mittagspause nicht eingerechnet.

### § 22.

#### Entschädigung für geleistete Überstunden, bezahlte Ruhetage.

Die Entlohnung der Überstunden für die zum Fahrdienste verwendeten Bediensteten ist durch besondere Vorschriften geregelt.

Jedem definitiven und ständigen Fahrbediensteten wird nach je sechstägiger Dienstleistung ein Tag frei gegeben und bezahlt. Dieser freie Tag muß viermal im Jahre auf einen Sonn- oder Feiertag fallen.

Den nicht zum Fahrdienste verwendeten definitiven und ständigen Bediensteten, mit Ausnahme der Funktionäre und Chargen, wird, insofern sie nicht zum Schichtdienste herangezogen werden, nach je sechstägiger Dienstleistung ein Tag freigegeben und bezahlt. Aus Dienstesrücksichten können statt eines freien Tages auch zwei halbe Tage freigegeben und bezahlt werden.

Bei Feststellung des Dienstturnus wird darauf Bedacht genommen, daß dieser freie Tag bei den Streckenarbeitern mindestens auf jeden siebenten Sonn- oder Feiertag fällt.

Wenn die nicht zum Fahrdienste verwendeten Bediensteten an einem Tage vom Beginne bis zum Schlusse des Betriebes für einen Taglohn Dienst machen, erhalten sie den darauf folgenden Tag frei und bezahlt.

Funktionäre und Chargen haben im Schichtdienste keinen, sonst aber einen halben freien und bezahlten Tag in der Woche.

## § 23.

## Kommandierter Urlaub. Ruhepause.

Bei Standesüberzahl wird für die ständigen Wagenführer und Kondukteure der sogenannte „kommandierte Urlaub“ ohne Lohn angeordnet, welcher nach den diesfalls aufzustellenden Normen, wenn notwendig, auf sämtliche ständigen Bediensteten der betreffenden Kategorien (Wagenführer und Kondukteure) nach einer bestimmten Reihenfolge und so zu verteilen ist, daß äußersten Falles alle drei Wochen eine eintägige Beurlaubung des ständig Bediensteten jeder Kategorie eintreten darf, und daß der kommandierte Urlaub einen Bediensteten höchstens sechs Tage im Jahre trifft.

Die Einteilung zum Dienste hat derart zu erfolgen, daß zwischen dem Dienstschlusse am Abend und dem Dienstantritte des Morgens jedem zum Fahrdienste herangezogenen Bediensteten eine Ruhepause von mindestens acht Stunden gewährleistet wird und wird dementsprechend der Unterbrecherdienst eingerichtet. Diese Begünstigung entfällt naturgemäß bei jenen Bediensteten, welche bloß einen halbtägigen Dienst leisten und bei den zum Schichtdienste verwendeten Bediensteten, bei welchen wöchentlich anlässlich des Wechsels in der Tageszeit ihres Dienstes eine Ablösung stattfindet.

## § 25.

## Dienstliche Verschwiegenheit.

Jeder Angestellte ist verpflichtet, über dienstliche Angelegenheiten Verschwiegenheit zu beobachten.

Es ist nicht gestattet, sich mit fremden Personen oder in Gegenwart derselben in Erörterungen einzulassen, welche die Geschäftsführung, die dienstlichen Verhältnisse und Verfügungen oder Vorkommnisse im Betriebe betreffen.

Mitteilungen über Verhandlungen oder sonstige dienstliche Angelegenheiten an Unberufene sowie die Veröffentlichung von Gegenständen, welche die städtischen Straßenbahnen angehen, sind untersagt und können mit Ordnungsstrafen, bei besonders erschwerenden Umständen auch mit Disziplinarstrafen, eventuell selbst mit der Dienstentlassung geahndet werden.

## § 26.

## Privatschulden, Unparteilichkeit und Geschenkaufnahme.

Die Angestellten, deren Bezüge mit gerichtlichem Verbote oder Pfändung belegt werden, können die Aufforderung erhalten, sich mit ihren Gläubigern innerhalb sechs Wochen auszugleichen; wird bis zum gegebenen Termine der gerichtliche Exekutionsakt nicht aufgehoben, so kann dem Betreffenden der Dienst sofort gekündigt werden.

Jeder Angestellte hat sich bei Ausübung seines Dienstes einer Beeinträchtigung der Parteien, einer eigennützigen oder parteiischen Handlung zu enthalten und darf sich für seine Dienstleistung von Seite einer Partei weder ein Geschenk noch einen sonstigen Vorteil zuwenden oder zusichern lassen.

Zu widerhandelnde können auf Grund eines Disziplinar-Erkenntnisses ohne Anspruch auf eine Entschädigung aus dem Dienste entlassen werden.

## § 27.

## Nebenbeschäftigung.

Angestellte dürfen Nebenbeschäftigungen, welche nach dem Ermessen der Direktion mit den dienstlichen Obliegenheiten unverträglich sind, nicht übernehmen.

Mandate für die Vertretungskörper können nur mit Zustimmung des Stadtrates angenommen werden. Die Annahme von Verwaltungsratsstellen bei anderen Unternehmungen ist untersagt.

## § 28.

Unterlassung der Anzeige wahrgenommener Ordnungswidrigkeiten. Unwahre Aussagen.

Jeder Angestellte ist verpflichtet, wahrgenommene Ordnungswidrigkeiten ohne Rücksicht auf die Person, von welcher diese ausgehen, dem unmittelbaren Vorgesetzten anzuzeigen.

Derjenige, welcher eine solche Anzeige unterläßt, kann, wenn durch Unterlassung der Anzeige der Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ ein Schaden zugefügt worden ist, auch zum vollen Erfasse desselben verhalten werden.

Alle Meldungen und Anzeigen sowie alle über Befragen der Vorgesetzten zu machenden Aussagen müssen stets auf Wahrheit beruhen.

Unrichtige Aussagen, bezüglich welcher sichergestellt wird, daß sie zur eigenen Rechtfertigung oder Beschuldigung dritter Personen gemacht worden sind, werden unbeschadet einer etwaigen Ahndung nach dem Strafgesetze als Dienstvergehen behandelt.

#### § 29.

##### Verpflichtung zum Beitritte zu den Humanitätsfonds.

Alle definitiv angestellten Beamten und Hilfsbeamtinnen ohne Unterschied müssen dem Pensionsinstitute der Beamten der städtischen Straßenbahnen, alle männlichen Bediensteten der Pensions- und Unterstützungskasse für die Bediensteten der städtischen Straßenbahnen beitreten. Inwiefern das Dienstpersonal der städtischen Straßenbahnen der „Krankenkasse für Bedienstete der städtischen Straßenbahnen“ beizutreten verpflichtet ist, wird nach den Bestimmungen des diesfalls behördlich genehmigten Statuts geregelt.

Die Unfallversicherung des Dienstpersonales hat die Gemeinde Wien auf Grund des Gemeinderatsbeschlusses vom 24. September 1897, Z. 8341 und des Stadtratsbeschlusses vom 27. August 1902, Z. 10424, übernommen.

#### § 30.

##### Pflichten der Vorgesetzten.

Die Vorstände und Vorgesetzten der einzelnen Dienstzweige haben für eine gerechte und entsprechende Verteilung der Arbeiten unter ihre Untergebenen zu sorgen, den ganzen Geschäftsgang regelmäßig zu leiten und deren dienstliches Verhalten zu überwachen, auf die genaue Beobachtung der Vorschriften und Instruktionen zu dringen und auf die sorgsamste, zugleich aber auch rasche Verrichtung der Geschäfte zu sehen.

Sie sind für die gesamte Geschäftsgebarung des ihnen zugewiesenen Dienstzweiges verantwortlich und verpflichtet, in ihrem Wirkungskreise die Interessen der Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ nach allen Richtungen hin kräftigst zu wahren, zu schützen und zu fördern.

Fälle grober Vernachlässigungen oder Verletzung der Dienstpflichten sowie fortgesetzte Nachlässigkeit oder Pflichtwidrigkeit von Seite der Untergebenen sind der Direktion anzuzeigen.

Die Vorgesetzten haben ihren Untergebenen gegenüber ein festes, würdiges, aber auch wohlwollendes Benehmen zu beobachten und in geeigneten Fällen auf die Vermeidung von Dienstvergehen mehr durch Belehrung als häufiges Strafen einzuwirken.

Sie sind ferner verpflichtet, die Leistungen der Untergebenen mit gewissenhafter Gerechtigkeit zu beurteilen und die ihnen über Befähigung und Verhalten derselben abgeforderten Gutachten, insbesondere aber die Beförderungsanträge mit der strengsten Unparteilichkeit zu erstatten.

Fälle, in welchen sich ein Angestellter besonders ausgezeichnet hat, sind in der Diensttabelle ersichtlich zu machen.

Jeder Vorstand hat über die ihm untergebenen Beamten die von der Direktion vorgezeichneten Qualifikationstabellen zu führen und die in denselben enthaltenen Rubriken nach voller Wahrheit und Gerechtigkeit genau auszufüllen.

### IV. Abschnitt.

#### Behandlung des Dienstpersonales in besonderen Fällen.

##### § 32.

In Beziehung auf die allgemeine Wehrpflicht.

Die als Reservisten oder als Landwehrmänner zu den Waffenübungen einberufenen Beamten und definitiven Bediensteten behalten durch vier Wochen ihre Bezüge und leisten während dieser Zeit die Beiträge zum Pensionsinstitute, bezw. zu dem im § 29, Absatz 1, gedachten Institute.

Den übrigen Bediensteten, welche verheiratet sind oder als Geschiedene oder Witwer unverfugte Kinder haben und zu den periodischen regelmäßigen Waffenübungen einrücken müssen, wird auf die Dauer der Waffenübung der halbe Tagelohn, und zwar den Verheirateten zuhanden ihrer Gattin ausbezahlt.

In allen anderen Fällen der Einberufung von Angestellten zur Militärdienstleistung werden dieselben als beurlaubt angesehen. (§ 33, B. c 2. und 4. Absatz.)

## § 33.

## In Beziehung auf den Urlaub.

Außer dem Falle einer Krankheit oder eines anderen begründeten Hindernisses darf kein Angestellter ohne Bewilligung (Urlaub) vom Dienste wegbleiben.

Die Verhinderung, den Dienst zu versehen, muß von dem Betreffenden ungesäumt dem unmittelbaren Vorgesetzten angezeigt werden.

Der Abteilungsvorstand hat das Recht, in rücksichtswürdigen und dringenden Fällen, wenn es ohne Nachteil für den Dienst geschehen kann, seine Untergebenen für einen Tag vom Dienste zu dispensieren.

Für ein längeres Wegbleiben vom Dienste muß ein Urlaub erwirkt werden.

- a) Die provisorischen Beamten und Bediensteten haben im Falle der Erkrankung ihre Verhinderung, den Dienst zu verrichten, noch vor der für den Dienstantritt bestimmten Zeit ihrem unmittelbaren Vorgesetzten anzuzeigen und sind in diesem Falle nach den Bestimmungen der Statuten der „Krankenkasse“ zu behandeln.

Definitiven Bediensteten wird im Erkrankungsfalle während der Dauer zweier Monate das Krankengeld bis zur Höhe des Gehaltes auf Kosten der Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ ergänzt.

Der Direktion steht jedoch das Recht zu, sich durch einen von ihr bestimmten Arzt von dem Bestande und dem Verlaufe der Krankheit zu überzeugen und auf Grund des Gutachtens dieses Arztes die Ergänzung des Krankengeldes zu verweigern oder früher einzustellen.

Bei längerer als zweimonatlicher Dauer der Krankheit bleiben die definitiven Bediensteten nur im Genuße des statutarischen Krankengeldes.

- b) Die definitiven Beamten haben im Falle der Erkrankung, wenn sie durch dieselbe ihren Dienst zu versehen verhindert sind, sofort hievon im Dienstwege Anzeige an die Direktion zu erstatten.

Der Direktion steht das Recht zu, sich durch einen von ihr bestimmten Arzt von dem Bestande und dem Verlaufe der Krankheit zu überzeugen.

Dem erkrankten definitiven Beamten wird während der ersten sechs Monate der Krankheit die volle Besoldung flüssig erhalten.

Nach Ablauf dieser Zeit sind dessen Bezüge einzustellen und es bleibt dem Stadtrate überlassen, von Fall zu Fall über die weitere Beibehaltung oder Entlassung bezw. Pensionierung des betreffenden Beamten die endgiltige Entscheidung zu treffen.

- c) Urlaube werden bis zu vier Wochen innerhalb eines Jahres von der Direktion, auf längere Zeit nur vom Bürgermeister erteilt.

Hinsichtlich der Erholungsurlaube und dienstfreien Tage für die Beamten bleiben jedoch die bestehenden Vorschriften aufrecht.

Bedienstete erhalten während der Zeit ihrer Beurlaubung, ganz besonders berücksichtigungswürdige Fälle ausgenommen, keinen Lohn.

Beamte bleiben bei einem bewilligten Urlaube, der einen Monat nicht überschreitet, im Genuße ihrer Bezüge.

Bei längerer Beurlaubung wird über die Fortdauer der Bezüge des Beamten während derselben zugleich mit der Bewilligung desurlaubes von Fall zu Fall entschieden.

## V. Abschnitt.

## Von den Rechten des Dienstpersonales.

## § 34.

Anstellungsdekret, Entlohnung, normalmäßige Behandlung bezw. Versorgung.

Jeder definitiv angestellter Beamter und definitive Bedienstete erhält über seine Anstellung oder Beförderung ein Anstellungsdekret in Form einer firmamäßig gefertigten schriftlichen Verständigung, jeder provisorische Beamte eine schriftliche Ausfertigung über seine Aufnahme, worin die Eigenschaft der Anstellung, der Tag des Dienstantrittes, die Bezüge (Gehalt, Quartiergeld oder Naturalquartier, sonstige Nebenbezüge) und der Zeitpunkt, von welchem angefangen letztere laufen, angegeben sind.

Den übrigen Bediensteten wird ihre Dienststeigenschaft, ihr Dienstantritt, ihre Entlohnung und der Zeitpunkt des Beginnes der letzteren, bei der Aufnahme in den Dienst bekanntgegeben und in dem Aufnahmeprotokolle vorgemerkt (§ 11).

Durch die Verleihung eines Dienstpostens erlangt der Beamte und der Bedienstete das Recht auf die Flüssigmachung der ihm für seine Dienstleistung in Gemäßheit des Gehalts- und Befoldungs-Regulativs zugesicherten Entlohnung, dann den Anspruch auf die in den Statuten der für die Beamten und Bediensteten bestehenden Humanitätsfonds normierten Begünstigungen.

#### § 35.

##### Auszahlung der ständigen Bezüge.

Der Gehalt der Beamten wird denselben in vorher fälligen Monatsraten, das Quartiergehalt im vorhinein zur üblichen Zinszeit ausbezahlt.

Die definitiven Bediensteten erhalten den Gehalt im nachhinein, den Quartierbeitrag im vorhinein, beides in Monatsraten. Am 15. jedes Monats erhalten jedoch die definitiven Bediensteten eine Abschlagszahlung in der beiläufigen Höhe des halben Monatsgehaltens.

Die übrigen Bediensteten erhalten ihren Lohn im nachhinein, teils wöchentlich, teils halbmonatlich, teils auch monatlich.

#### § 36.

##### Quinquennalzulagen.

Die definitiven Bediensteten erhalten nach fünfjähriger Dienstzeit, vom Tage ihrer definitiven Anstellung an gerechnet, eine Quinquennalzulage in der Höhe von 10 Prozent desjenigen Gehaltens, welcher ihnen bei ihrer Ernennung zum definitiven Bediensteten zuerkannt wurde. Nach weiterer fünfjähriger Dienstzeit treten dieselben in den Genuß einer zweiten Quinquennalzulage, welche der ersten ziffermäßig gleichkommt.

#### § 37.

##### Gehaltsvorschüsse.

In besonders rücksichtswürdigen Fällen kann denjenigen definitiven Beamten, deren Gehalt mit Abzügen nicht belastet ist, ein unverzinslicher Vorschuß bis zur Höhe eines dreimonatlichen Gehaltens gegen Rückzahlung in längstens 36 Monatsraten durch die Direktion ausfolgt werden.

Größere Vorschüsse oder längere Rückzahlungstermine können jedoch nur vom Stadtrate bewilligt werden.

#### § 39.

Klagen und Beschwerden über Vorgesetzte und gegen Dienstgenossen.

Beschwerden und Klagen von Seite der Angestellten über ihre Vorgesetzten sind bei dem höheren Vorgesetzten, eventuell bei der Direktion schriftlich im Dienstwege einzubringen.

Hat ein Angestellter gegen einen Dienstgenossen Beschwerde oder Klage zu führen, so hat er sich an seinen Vorgesetzten zu wenden.

Die mit Klagen und Beschwerden angegangenen Vorgesetzten haben den Gegenstand der Klage zu untersuchen und soweit es tunlich ist, im eigenen Wirkungskreise zu ordnen, sonst aber die Entscheidung der Direktion anzurufen.

Unbegründete Beschwerden der Angestellten sind abzuweisen, im Falle derlei Beschwerden auf Angaben beruhen, deren Unrichtigkeit dem Beschwerdeführer bekannt sein mußte, kann über den letzteren eine Ordnungsstrafe verhängt werden.

Gegen die Entscheidung der Direktion ist die Berufung an den Bürgermeister binnen 14 Tagen zulässig.

### VI. Abschnitt.

#### Dienstvergehen und Strafen.

#### § 41.

##### Strafen.

##### A. Ordnungsstrafen.

Die Ordnungsstrafen werden für geringere Ordnungswidrigkeiten verhängt und sind:

1. Der Verweis (schriftlich).
2. Die strenge Rüge (schriftlich).

## 3. Die Enthebung von Dienst und Lohn (Suspendierung) bis zur Dauer von 3 Tagen.

Die sub 3 erwähnte Ordnungsstrafe wird nur über definitive und ständige Bedienstete, und zwar derart verhängt, daß die Suspendierung innerhalb vier aufeinander folgenden Zahlwochen sich im ganzen auf höchstens drei Tage erstrecken darf.

Über Beamte werden die Ordnungsstrafen durch die Direktion verhängt; über Bedienstete können dieselben hingegen auch von den betreffenden Abteilungsvorständen verhängt werden.

Gegen die Verhängung von Ordnungsstrafen kann binnen acht Tagen im Dienstwege die Beschwerde an die Direktion eingebracht werden, welche endgiltig entscheidet.

Die Geldbußen fallen der Pensions- und Unterstützungskasse für die Bediensteten der städtischen Straßenbahnen zu.

## B. Disziplinarstrafen.

Die Disziplinarstrafen werden für schwerere Vergehen auf Grund ordnungsmäßig durchgeführter Untersuchung (§§ 42 und 43) verhängt und sind:

1. Die schriftliche Verwarnung mit Androhung einer strengeren Strafe;
2. die Enthebung vom Dienste und Lohne (Suspendierung) bis zur Dauer von acht Tagen;
3. die strafweise Versetzung in eine niedrigere Gehalts- oder Lohnklasse auf eine bestimmte Zeit;
4. die strafweise Versetzung in eine niedrigere Dienstkategorie;
5. die Dienstesehtlassung.

Mit Verhängung der unter 2 und 3 angeführten Disziplinarstrafen wird das Recht auf Vorrückung oder Beförderung auf ein Jahr aufgehoben. Die Direktion, oder in jenen Fällen, in welchen die Beförderung dem Stadtrate zusteht, dieser, können den bestraften Angestellten jedoch nach ihrem Ermessen bei befriedigender Dienstleistung und tadelloser Aufführung auch schon vor Ablauf der erwähnten Frist befördern oder vorrücken lassen.

Über jede Strafe haben die betreffenden Dienstabteilungen in einem eigenen Strafprotokolle Vormerk zu führen. Die Disziplinarstrafen sind auch in die Dienstabtabelle der betreffenden Angestellten einzutragen. Eine solche Anmerkung kann nach tadelloser dreijähriger Dienstleistung wieder gelöscht werden.

## § 42.

## Einleitung der Disziplinaruntersuchung und Zusammensetzung der Disziplinar-Kommission.

Die Einleitung der Disziplinaruntersuchung wird bei Beamten vom Bürgermeister, bei Bediensteten von der Direktion auf Grund von Vorerhebungen angeordnet, welche der Abteilungsvorstand zu pflegen hat.

Es wird eine Disziplinar-Kommission für Beamte und eine solche für Bedienstete eingesetzt.

Die Zusammensetzung dieser Kommission ist folgende:

Jede Kommission besteht aus dem Direktor oder einem die Stelle desselben vertretenden Beamten als Vorsitzenden und aus sechs stimmführenden Mitgliedern. Zwei Mitglieder und ein Ersatzmann jeder Kommission werden von der Direktion auf die Dauer eines Jahres aus dem Dienstkörper der städtischen Straßenbahnen ernannt. Als weiteres Mitglied fungiert der Abteilungsvorstand des Beschuldigten oder dessen Stellvertreter. Ferner wählen einerseits die Beamten und andererseits die Bediensteten, und zwar jede dieser Kategorien von Angestellten in Gruppen geteilt, aus jeder Gruppe fünf Personen, aus welchen zwei Mitglieder und ein Ersatzmann für jede Gruppe ausgelost werden.

Die Einteilung sowohl der Beamten als der Bediensteten in Gruppen wird von der Direktion vorgenommen. Der Disziplinar-Kommission werden dann jene zwei Mitglieder, bezw. jener Ersatzmann beigezogen, dessen Gruppe der Beschuldigte angehört. Endlich hat der Beschuldigte das Recht, einen Vertrauensmann namhaft zu machen, welcher der Kommission gleichfalls als stimmführendes Mitglied angehört. Alle Mitglieder der Disziplinar-Kommission müssen von guter Konduite und zur Zeit der Wahl in die Disziplinar-Kommission mindestens seit drei Monaten dienstlich unbeanstaltet sein.

## § 44.

## Erkenntnisse der Disziplinar-Kommission.

Die Durchführung der Disziplinar-Erkenntnisse gegen Beamte und Bedienstete obliegt der Direktion.

Bei Verhängung der im § 41 B unter 4 bezeichneten Disziplinarstrafe hat sich das Erkenntnis der Disziplinar-Kommission auf den Ausspruch zu beschränken, daß der Beurteilte in eine niedrigere Dienstkatgorie zu versetzen ist. — In welche Dienstkatgorie er eingeteilt wird, bleibt dem Ermessen der Direktion überlassen.

## § 45.

## Berufung gegen Disziplinar-Erkenntnisse.

Lautet das Erkenntnis der Disziplinar-Kommission auf strafweise Dienstentlassung, so steht dem Betroffenen die Berufung an den Stadtrat offen, welche binnen 14 Tagen, vom Tage der Zustellung des Erkenntnisses an gerechnet, im Dienstwege einzureichen ist.

Gegen andere Erkenntnisse steht dem Beschuldigten eine Berufung nicht zu.

Die Berufung hat keine aufschiebende Wirkung.

## § 46.

## Strafweise Dienstentlassung nach durchgeführtem Disziplinarverfahren.

Die strafweise Dienstentlassung eines Beamten, definitiven oder ständigen Bediensteten kann nach durchgeführtem Disziplinarverfahren in folgenden Fällen erlannt werden:

1. Wenn ein Beamter, definitiver oder ständiger Bediensteter wegen eines Verbrechens oder wegen eines gegen die öffentliche Ruhe und Ordnung gerichteten Vergehens oder wegen eines in Ausübung des Dienstes begangenen Vergehens gegen die Sicherheit des Lebens oder gegen die körperliche Sicherheit strafgerichtlich verurteilt worden ist.

2. Wenn ein Beamter, definitiver oder ständiger Bediensteter wiederholt leichtfertig Schulden gemacht hat.

3. Wenn einem Beamten, definitiven oder ständigen Bediensteten eine Verschleppung oder Vorenthaltung von zum Eigentume der Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ gehörigen oder ihr anvertrauten fremden Gute, bezw. die Teilnahme hieran nachgewiesen wird und wegen Gutmachung des Schadens oder aus anderen gesetzlichen Gründen die strafgerichtliche Verfolgung unterblieben ist.

4. Wenn ein Beamter, definitiver oder ständiger Bediensteter sonstige unehrenhafte Handlungen sich zu Schulden kommen läßt, welche dessen Beibehaltung im Dienste als mit den Interessen des Dienstes oder mit dem Ansehen der Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ durchaus unvereinbar erscheinen lassen.

5. Wenn ein Beamter, definitiver oder ständiger Bediensteter ungeachtet einer vorausgegangenen Disziplinarstrafe sich erneuert Verletzungen von Dienstpflichten oder sonstige Außerachtlassungen zuschulden kommen läßt.

6. Im Falle der Widerseßlichkeit gegen Vorgesetzte in Ausübung des Dienstes, im Falle von Trunkenheit im Dienste und in allen Fällen, wo die Entlassung als Folge bestimmter Dienstvergehen in den für die einzelnen Kategorien der Angestellten speziell bestehenden Dienstinstruktionen oder in dieser Dienstordnung ausdrücklich angedroht ist.

## § 47.

## Entlassung ohne Disziplinarverfahren.

Die strafweise Entlassung kann ohne eigentliches Disziplinarverfahren nach bloßer Konstatierung des Sachverhaltes ausgesprochen werden:

- a) Wenn ein Beamter ungeachtet erhaltener Aufforderung, zu erscheinen, länger als acht Tage, ein definitiver oder ständiger Bediensteter ungeachtet der gleichen Aufforderung länger als drei Tage unentschuldigt vom Dienste wegbleibt oder wenn ein solcher Angestellter sich weigert, einen ihm vom Abteilungsvorstande angewiesenen Dienst anzutreten.
- b) Wenn ein Beamter oder Bediensteter während seiner Dienstzeit wegen einer der im § 10, lit. a angeführten (mit Ausnahme der im § 46, Z. 1, bezeichneten) strafbaren Handlungen verurteilt oder wegen Verschwendung unter Kuratel gesetzt wurde.

## § 48.

## Suspendierung vom Dienste.

In den Fällen, in welchen gegen einen Beamten, definitiven oder ständigen Bediensteten Tatsachen zur Kenntnis gelangen, deren Konstatierung die strafweise Entlassung zur Folge haben könnte, kann bei Beamten vom Bürgermeister, bei definitiven oder ständigen Bediensteten von der Direktion oder dem Abteilungsvorstande sofort die Suspendierung des Beschuldigten vom Dienste verfügt werden; der Abteilungsvorstand hat eine etwa von ihm verhängte Suspendierung unverzüglich der Direktion anzuzeigen, welche die Suspendierung sofort zu bestätigen oder aufzuheben hat.

Der auf diese Weise suspendierte Beamte oder definitive Bedienstete erhält während der Dauer der Suspendierung nur die Hälfte des Gehaltes.

Wird die Suspendierung aufgehoben, ohne die Entlassung des Beamten oder definitiven Bediensteten zur Folge zu haben, so wird die zurückbehaltene Hälfte des Gehaltes ausgefolgt und er hat die Beiträge zum Pensionsfonds, bezw. zur Pensions- und Unterstützungskasse für die Bediensteten der städtischen Straßenbahnen so zu leisten, wie wenn er nicht suspendiert gewesen wäre.

Tritt Dienstentlassung ein, so verfallen die zurückbehaltenen Bezüge.

Suspendierte ständige Bedienstete erhalten während der Dauer der Suspendierung keinen Lohn.

Wird die über einen ständigen Bediensteten verfügte Suspendierung aufgehoben, ohne daß über den Suspendierten eine der im § 41, lit. B, Z. 3 und 6, bezeichneten Disziplinarstrafen verhängt wurde, so wird demselben der zurückbehaltene Lohn, eventuell mit den sich infolge des Disziplinar-Erkenntnisses ergebenden Abzügen nachträglich ausgefolgt.

Wird hingegen über denselben die im § 41, lit. B, Z. 3, bezeichnete Disziplinarstrafe verhängt, so ist beim Vollzuge der Strafe auf die infolge der Suspendierung eingetretene Lohnentziehung entsprechend Rücksicht zu nehmen.

Suspendierte Beamte oder Bedienstete dürfen zu keiner Dienstleistung verwendet werden; sie haben sich des Tragens des Dienstkleides und der Dienstabzeichen zu enthalten.

## VII. Abschnitt.

## Von der Auflösung des Dienstverbandes.

## § 50.

## Arten der Auflösung des Dienstverbandes.

Das Dienstverhältnis eines Beamten oder Bediensteten der städtischen Straßenbahnen wird gelöst:

1. Durch die Kündigung des Dienstes (§§ 51 und 54);
2. durch die Versetzung in den zeitlichen oder bleibenden Ruhestand (§ 52);
3. durch die andauernde Krankheit in dem unter § 33 bezeichneten Falle;
4. durch Entlassung (§§ 10, 46, 47 und 54);
5. durch den Tod (§ 53).

## § 51.

## Kündigung.

Der Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ sowohl, als den Beamten, den definitiven und ständigen Bediensteten steht es frei, den Dienstverband zu kündigen.

Gegenüber den definitiven Beamten und definitiven Bediensteten erfolgt die Kündigung seitens des Stadtrates, gegenüber den Hilfsbeamtinnen und ständigen Bediensteten seitens der Direktion.

Insofern in einzelnen Fällen nicht durch einen besonderen Vertrag etwas anderes bestimmt wurde, hat bei den Beamten und Hilfsbeamtinnen und definitiven Bediensteten eine dreimonatliche Kündigungsfrist, bei den ständigen Bediensteten hingegen eine vierzehntägige Kündigungsfrist in Anwendung zu kommen.

Wenn definitiv angestellte Beamte oder definitive Bedienstete kündigen, so kann deren Austritt vor Ablauf der Kündigungsfrist nur über Bewilligung des Stadtrates erfolgen.

Kein ständiger Bediensteter darf im Falle der Kündigung den Dienstposten vor Ablauf der obgedachten Frist eigenmächtig verlassen.

Wenn ein definitiver oder ständiger Bediensteter ohne vorherige Kündigung oder vor Ablauf der vereinbarten Kündigungsfrist den Dienst verläßt, oder die ihm obliegenden Dienstleistungen verweigert, verfällt dessen Kautions-, insoweit die Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ auf dieselbe nicht Ansprüche zu erheben hat (§§ 18, 19), zugunsten der Pensions- und Unterstützungskasse für die Bediensteten der städtischen Straßenbahnen.

## § 52.

## Pensionierungen.

Die Pensionierung eines definitiven Beamten erfolgt über Antrag der Direktion vom Stadtrate und wird hiebei nach den Bestimmungen der Statuten des Pensionsinstitutes, durch welche auch das Ausmaß der Pension festgesetzt ist, vorgegangen.

Mit Ende des Monats, in welchem die Pensionierung ausgesprochen wurde, haben die in der aktiven Dienstleistung genossenen Bezüge aufzuhören, wogegen mit dem „Ersten“ des folgenden Monats der Bezug der Pensionen zu beginnen hat.

Die Altersversorgung von Mitgliedern der Pensions- und Unterstützungskasse für die Bediensteten der städtischen Straßenbahnen erfolgt auf Grund der Bestimmungen der Statuten dieses Institutes.

## § 54.

## Rückforderung ausbezahlter Bezüge, Kautionsrückstellung, Abfertigung.

Im Falle der Auflösung des Dienstverhältnisses nach § 50, Punkte 1, 2, 3 und 5 findet eine Rückforderung der dem ausgeschiedenen Beamten oder Bediensteten etwa nicht gebührenden Quote von an ihn ausbezahlten Bezügen nicht statt.

Im Falle der Auflösung des Dienstverbandes ist dem definitiven und ständigen Bediensteten, beziehungsweise den Rechtsnachfolgern derselben (§ 53) die von ihm erlegte Kautions- (Sparfassenbuch) in dem zu diesem Zeitpunkte sich ergebenden Betrage, insoweit nicht anderweitige Ansprüche darauf bestehen (§§ 18, 19 und 51), zurückzustellen.

Für den Fall einer Kündigung, welche seitens der Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ aus Dienstesrücksichten ohne Verschulden des Bediensteten erfolgt (§ 51), ferner im Falle der Kündigung seitens des Bediensteten und bei strafweiser Entlassung erhält der betreffende Bedienstete eine Abfertigung in der Höhe der Einzahlungen, welche er in die Krankenkasse für die Bediensteten der städtischen Straßenbahnen und die bestandene „Kranken-, Sterbe- und Unterstützungskasse“, beziehungsweise in die Kasse der aus dem Fonds der letztgenannten Kasse gebildeten Pensions- und Unterstützungskasse für die Bediensteten der städtischen Straßenbahnen geleistet hat.

Ausgenommen hievon sind jene, welche wegen eines Verbrechens oder wegen einer aus Gewinnsucht begangenen strafbaren Handlung rechtskräftig verurteilt worden sind.

Im Falle einer Dienstesverweigerung oder absichtlichen Fernbleibens vom Dienste entfallen die oben zugesicherten Abfertigungen.

Eine Belastung der bezüglichen Kassen aus dem Titel dieser Abfertigungen findet nicht statt.

Die etwa aushaftenden Vorschuhreise an die vorgedachte im § 29, Absatz 1 erwähnte Kasse oder an die Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ werden von den auszahlenden Abfertigungsbeträgen in Abzug gebracht und den betreffenden Kassen zugeführt.

Die vorstehenden Abfertigungen haben zu entfallen, im Falle der Versorgung des betreffenden Bediensteten durch die vorgedachte im § 29, Absatz 1 erwähnte Kasse im Sinne des bezüglichen Statutes (§ 52, Absatz B); wenn in Zukunft dem gekündigten oder strafweise entlassenen Bediensteten nach den Statuten der Humanitätsfonds aus diesen Rückzahlungen geleistet werden, so vermindern sich die Abfertigungen um den Betrag dieser Rückzahlungen, eventuell entfallen sie gänzlich.

## § 55.

## Streitigkeiten aus dem Dienstverhältnisse.

In Streitigkeiten aus dem Dienstverhältnisse zwischen der Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ und den Angestellten ist es den Streittheilen unbenommen, sich an die k. k. Polizei-Direktion in Wien zu wenden und einverständlich deren schiedsrichterlichen Spruch zu begehren.

Findet eine diesbezügliche Einigung nicht statt, so steht es den Streitparteien weiters frei, die strittige Angelegenheit im ordentlichen Rechtswege auszutragen.

Daselbe gilt insbesondere auch in dem Falle, wenn der Angestellte sich durch eine über denselben verhängte Disziplinarstrafe (§ 41, lit. B) beschwert erachtet.

Der Zustand des Straßenbahnnetzes samt Wagenpark und sonstigem Zubehör wurde anlässlich der Betriebsübergabe im kommissionellen Wege untersucht. Zu den Erhebungen wurden auf Grund des Stadtratsbeschlusses vom 2. Juli zum Teile auch Sachverständige beigezogen. Über die von der Gemeinde hinsichtlich des Zustandes der Straßenbahnen samt Wagenpark und sonstigem Zubehör auf Grund der Betriebsübereinkommen vom 14. April, bezw. 5. August 1902 erhobenen Forderungen wurde mit den betriebsführenden Gesellschaften zufolge Gemeinderatsbeschlusses vom 20. November nachfolgender Ausgleich geschlossen:

1. Das im Protokolle vom 17. November 1903 niedergelegte Anbot der Siemens & Halske Aktiengesellschaft, betreffend einen Ausgleich über die von der Gemeinde hinsichtlich des Zustandes der städtischen Straßenbahnen samt Wagenpark und sonstigem Zubehör auf Grund des Betriebsübereinkommens vom 14. April 1902 erhobenen Forderungen und die gleichzeitige Ablösung von Verbrauchsmaterialien und Reservebestandteilen, wird genehmigt.

2. Das im Protokolle vom 17. November 1903 enthaltene Anbot der Neuen Wiener Tramwaygesellschaft, betreffend einen Ausgleich über die von der Gemeinde hinsichtlich des Zustandes der Straßenbahnen der Neuen Wiener Tramwaygesellschaft samt Wagenpark und sonstigem Zubehör auf Grund des Betriebsübereinkommens vom 5. August 1902 erhobenen Forderungen wird genehmigt.

3. Es wird genehmigt, daß von der durch die Ablösung von Verbrauchsmaterialien und Reservebestandteilen gemäß Punkt 1 erwachsenden Auslage per 1,477,629 K 55 h ein Teilbetrag von 456,494 K 13 h auf die Betriebseinnahmen der städtischen Straßenbahnen pro 1903, ein Teilbetrag von 281.000 K auf die von der Siemens & Halske Aktiengesellschaft zu leistende Ausgleichssumme von 400.000 K, ein Teilbetrag von 220.000 K auf einen aus dem Investitionsanlehen zu erteilenden und aus den nächstjährigen Betriebseinnahmen zurückzahlenden Vorschuß, welchen der Straßenbahnbetrieb mit drei Prozent zu verzinsen hat, endlich der Rest per 520,135 K 42 h auf das Investitionsanlehen verwiesen wird.

4. Allen Organen, die beim Abschlusse des Übereinkommens mit der Tramway mitgewirkt haben, wird der Dank des Gemeinderates ausgesprochen.

#### **Protokoll vom 17. November 1903, aufgenommen im Rathause der Stadt Wien (Präsidium).**

Gegenstand der Verhandlung sind die Forderungen, welche die Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ an die Siemens & Halske Aktiengesellschaft in Bezug auf den Zustand erhoben hat, in welchem das mit der Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 24. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58, konzessionierte Straßenbahnnetz samt Wagenpark und sonstigem Zubehör auf Grund des Betriebsübereinkommens vom 14. April 1902 der erstgenannten Firma zurückzustellen ist; ferner wurde auch die im § 23 des erwähnten Übereinkommens vorgesehene Übernahme von Verbrauchsmaterialien und Reservebestandteilen in die Verhandlung einbezogen.

Nach eingehender Erörterung dieser Angelegenheiten stellt die Siemens & Halske Aktiengesellschaft, im folgenden kurz die „Gesellschaft“ genannt, der Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ folgenden rechtsverbindlichen

#### **Antrag:**

##### **Artikel I.**

Die Gesellschaft entrichtet an die „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ einen Betrag von 400.000 K; ferner überläßt die Gesellschaft der „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ alle jene Überschüsse an Mobilien, Werkzeugen, Gerätschaften, Werkzeugmaschinen, Uniformen und Bettforten, welche bei dem Straßenbahnunternehmen aus der Zeit ihrer Betriebsführung über

den vertragsmäßigen Bestand hinaus vorhanden sind, ohne besonderes Entgelt; hierin sind insbesondere auch diejenigen Möbel, Bureaueinrichtungen, Utensilien und Werkzeuge inbegriffen, welche die Gesellschaft der „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ laut der beiden Verzeichnisse, Rechnungsnummer 8612, als die von ihr vorgenommenen Sonderanschaffungen zum Kaufe angeboten hat.

#### Artikel II.

Gingegen leistet die „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ auf alle jene Forderungen Verzicht, welche sie an die Gesellschaft in Bezug auf die Herstellung des nach ihrer Anschauung dem Betriebsübereinkommen vom 14. April 1902, insbesondere dessen §§ 6 und 22 entsprechenden Zustandes der städtischen Straßenbahnen samt Wagenpark und sonstigem Zubehör erhoben hat.

#### Artikel III.

Die „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ übernimmt gemäß § 23 des Betriebsübereinkommens vom 14. April 1902 die Verbrauchsmaterialien und Reservebestandteile, welche in den Beilagen der gesellschaftlichen Offerte vom 22. September 1903, Nr. 16.639, angeführt sind, unter nachstehenden Bedingungen:

Vorerst werden die in der Offertbeilage, Verzeichnis V, angeführten Monturen und Bettforten ausgeschieden; die Gesellschaft überläßt diese Monturen und Bettforten der „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ unentgeltlich als Ersatz für fehlende Gegenstände dieser Gattung.

Für alle übrigen in den Offertbeilagen, angeführten Verbrauchsmaterialien und Reservebestandteile bezahlt die „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ der Gesellschaft jene Summe, welche sich aus den offerierten Preisen ohne jeden Aufschlag nach Richtigstellung etwaiger noch aufzufindender Additions- und Multiplikationsfehler ergibt, jedoch mit einem Pauschalabzuge von 102.350 K; hiebei bleiben aber von der Übernahme ausgeschlossen und werden der Gesellschaft zurückgestellt: 27 Stück von dem im Verzeichnisse IIA unter Post 71 angeführten Ankerlagern, ferner die im Verzeichnisse IIG unter Post 153 angeführten Annonzentafeln, dann die im Verzeichnisse VI unter Post 2 angeführten Hufeisen. Jener Teil des Offertpreises, welcher auf diese rückgestellten Gegenstände entfällt, ist in dem oben angeführten Pauschalabstrich enthalten. Etwaige Additions- und Multiplikationsfehler sind der Gesellschaft innerhalb der im Artikel IV festgesetzten Zahlungsfrist bekanntzugeben, widrigenfalls sie nicht berücksichtigt werden.

Durch diese Vereinbarung sind alle gegenseitigen Forderungen aus § 23 des Betriebsübereinkommens vom 14. April 1902 getilgt.

#### Artikel IV.

Von dem gemäß Artikel III zu ermittelnden Kaufschillinge für die Verbrauchsmaterialien und Reservebestandteile wird der von der Gesellschaft auf Grund des Artikels I zu leistende Betrag von 400.000 K in Abzug gebracht; den hienach verbleibenden Rest wird die „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ der Gesellschaft binnen drei Wochen nach Auswechslung der Schlußbriefe bei der k. k. priv. Österr. Länderbank zur Zahlung anweisen.

#### Artikel V.

Die Gesellschaft leistet keinerlei Gewähr für die Anzahl und Beschaffenheit der von der „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ gemäß Artikel III übernommenen Verbrauchsmaterialien und Reservebestandteile, welche sich bereits im Besitze der Übernehmerin befinden.

#### Artikel VI.

Sollten für dieses Übereinkommen wider Erwarten staatliche Gebühren bemessen werden, so leistet jeder Vertragsteil die Hälfte derselben.

Der Abschluß des Übereinkommens erfolgt durch Schlußbriefe, welche zwischen der „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ und der Gesellschaft zu vereinbaren und auszuwechseln sind.

Die Gesellschaft bleibt mit diesem Antrage bis einschließlich 30. November 1903 im Worte. Die Vertreter der „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ behalten dem Wiener Gemeinderate die Beschlußfassung über den Antrag vor.

Gelesen, geschlossen und gefertigt.

Siemens & Halske Aktiengesellschaft:

Schwieger m. p.

ppa. Liez m. p.

Für die „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“:

Dr. Karl Lueger m. p.

Josef Strobach m. p.

\* \* \*

**Protokoll am 17. November 1903, aufgenommen im Rathause der Stadt Wien (Präsidium).**

Gegenstand der Verhandlung sind die Forderungen, welche die Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ an die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft in Liquidation in Bezug auf den Zustand erhoben hat, in welchem das mit der Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 25. Juli 1902, R.-G.-Bl. Nr. 150, konzessionierte Straßenbahnnetz samt Wagenpark und sonstigem Zubehör auf Grund des Betriebsübereinkommens vom 5. August 1902 der erstgenannten Firma zurückzustellen ist.

Nach eingehender Erörterung dieser Angelegenheit stellt die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft in Liquidation, im folgenden kurz „die Gesellschaft“ genannt, der Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ folgenden rechtsverbindlichen

**Antrag:**

**Artikel I.**

Die Gesellschaft entrichtet an die „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ einen Betrag von 40.000 K; ferner überläßt die Gesellschaft der „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ alle jene Überschüsse an Mobilien, Werkzeugen, Gerätschaften, Uniformen und Bettforten, welche bei dem Straßenbahnunternehmen aus der Zeit ihrer Betriebsführung über den vertragsmäßigen Bestand hinaus etwa vorhanden sind, ohne besonderes Entgelt.

**Artikel II.**

Gingegen leistet die „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ auf alle jene Forderungen Verzicht, welche sie an die Gesellschaft in Bezug auf die Herstellung des nach ihrer Anschauung dem Betriebsübereinkommen vom 5. August 1902, insbesondere dessen §§ 6 und 22 entsprechenden Zustandes der mit der Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 25. Juli 1902, R.-G.-Bl. Nr. 150, konzessionierten städtischen Straßenbahnen samt Wagenpark und sonstigem Zubehör erhoben hat.

**Artikel III.**

Die Gesellschaft wird den gemäß Artikel I zu entrichtenden Betrag von 40.000 K innerhalb eines Monats nach Auswechslung der Schlußbriefe bei der städtischen Hauptkasse erlegen.

**Artikel IV.**

Hiedurch werden die Bestimmungen des § 23 des Betriebsübereinkommens vom 5. August 1902 wegen Ablöfung der dort bezeichneten Verbrauchsmaterialien und Reservebestandteile nicht berührt; vielmehr werden diese Gegenstände mit Ausnahme der Reservebestandteile für die Lokomotiven durch die Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ zu der in diesen Vertragsbestimmungen festgesetzten Bewertung übernommen.

## Artikel V.

Sollten für dieses Übereinkommen wider Erwarten staatliche Gebühren bemessen werden, so leistet jeder Vertragsteil die Hälfte derselben. Der Abschluß des Übereinkommens erfolgt durch Schlußbriefe, welche zwischen der „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ und der Gesellschaft zu vereinbaren und auszuwechseln sind.

Die Gesellschaft bleibt mit diesem Antrage bis einschließlich 30. November 1903 im Worte. Die Vertreter der „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ behalten dem Wiener Gemeinderate die Beschlußfassung über den Antrag vor.

Vorgelesen, geschlossen und gefertigt:

Für die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft in Liquidation:

Ludwig August Lohnstein m. p.

Für die „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“:

Dr. Karl Lueger m. p.

Josef Strobach m. p.

Durch die Übernahme des Betriebes in die Eigenregie ergab sich die Notwendigkeit, für die städtischen Straßenbahnen eine eigene Direktion zu schaffen. Der Wirkungsbereich dieser Direktion wurde mit Gemeinderatsbeschluß vom 26. Juni genehmigt.

### Bestimmungen

über die dienstliche Stellung und den Wirkungsbereich der Direktion der städtischen Straßenbahnen.

I. Die Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ bestellt für den Betrieb und den weiteren Ausbau des mit den Kundmachungen des k. k. Eisenbahnministeriums vom 24. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58, und vom 25. Juli 1902, R.-G.-Bl. Nr. 150, konzessionierten Straßenbahnnetzes vom 1. Juli 1903 an die Direktion der städtischen Straßenbahnen.

Dieselbe untersteht unmittelbar der Magistrats-Direktion. Die Kontrolle über die Buchführung und Geldgebarung übt der Ober-Stadtbuchhalter aus.

In Angelegenheiten, welche der Genehmigung des Bürgermeisters oder der Beschlußfassung des Stadtrates, beziehungsweise Gemeinderates unterliegen, hat die Direktion der städtischen Straßenbahnen im Wege der Magistrats-Direktion Bericht zu erstatten und ihre Anträge zu stellen.

Der Direktion der städtischen Straßenbahnen untersteht das gesamte bei diesen Straßenbahnen verwendete Personal.

II. Der Direktion der städtischen Straßenbahnen wird folgender Wirkungsbereich zugewiesen:

1. Die Durchführung des Betriebes der Straßenbahnen.

2. Die Besorgung der administrativen und Rechtsangelegenheiten, ferner des Buchhaltungs- und Kassendienstes für das Straßenbahnunternehmen.

Über die Buchführung, die Geldgebarung und deren Kontrolle werden besondere Bestimmungen getroffen.

3. Die Handhabung der Dienstordnung für das Dienstpersonal der städtischen Straßenbahnen.

In welchen Fällen hierbei die Genehmigung des Bürgermeisters oder die Beschlußfassung des Stadtrates, beziehungsweise Gemeinderates einzuholen ist, bestimmt die Dienstordnung.

4. Die Ausübung jener Rechte, welche der Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ statutengemäß in betreff der Verwaltung der für das Personal der Straßenbahnen bestehenden Pensionsfonds sowie der Betriebskrankenkasse für die Angestellten der Straßenbahnen zustehen.

5. Die Vorforge für die Instandhaltung der Straßenbahnen, des Wagenparkes und der zum Betriebe gehörigen Gerätschaften und Materialien.

6. Alle Angelegenheiten, welche sich auf die weitere Ausgestaltung des Straßenbahnnetzes beziehen, einschließlich der Verfassung der Projekte.

Ausgenommen hiervon sind alle Verhandlungen bezüglich jener Bauarbeiten, welche die Siemens & Halske Aktiengesellschaft auf Grund des Übereinkommens vom 14. April 1902 und die k. k. priv. österr. Länderbank auf Grund des Übereinkommens vom 5. August 1902 auszuführen haben.

Diese Verhandlungen bleiben dem Magistrate vorbehalten.

7. Die Verwaltung jener Realitäten, welche zum Betriebe der städtischen Straßenbahnen benützt werden oder deren Verwaltung der Direktion ausdrücklich zugewiesen wird.

8. Die Bewilligung einmaliger Auslagen bis zum Betrage von 10.000 K, ferner jährlich wiederkehrende Auslagen bis zum Betrage von 400 K, endlich die Bewilligung von Remunerationen und Zuschüssen für das Personal der städtischen Straßenbahnen bis zum Betrage von 200 K, alles dieses jedoch nur dann, wenn die betreffenden Auslagen im Voranschlage bedeckt sind.

9. Die Bewilligung zur Veräußerung von beweglichen Gegenständen des Straßenbahnunternehmens im Werte von weniger als 100 K.

10. Die Verfassung und Vorlage der Voranschläge und Rechenschaftsberichte.

Mit Stadtratsbeschluß vom 25. Juni wurde das Personal der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft in den Dienst der städtischen Straßenbahnen übernommen. Mit einer einzigen Ausnahme behielten die in den Dienst der städtischen Straßenbahnen übernommenen Beamten, die Beamtinnen und die Bureaudiener ihre ständigen Bezüge. Die Monturspauschalien wurden aufgehoben.

Im übrigen begibt der diesbezügliche Beschluß:

Die in den Dienst der städtischen Straßenbahnen übernommenen Unterbeamten, Lokomotivführer und sonstigen in den Dienst der städtischen Straßenbahnen übernommenen Bediensteten der Neuen Wiener Tramway sind unter Berücksichtigung der bei der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft zugebrachten Dienstzeit in die Kategorien der aushilfsweisen, ständigen und definitiven Bediensteten der städtischen Straßenbahnen einzureihen.

Den Unterbeamten bleiben jedoch hierbei ihre gegenwärtigen ständigen Bezüge mit Ausnahme der Monturspauschalien, den Lokomotivführern ihre gegenwärtigen Bezüge an Gehalt und Quartiergeld vermehrt um einen jährlichen Betrag von 300 K als Mindestbezug gewährt.

Diesen beiden Gattungen von Angestellten ist daher am Ende jedes Jahres eine etwaige Differenz zwischen diesem Mindestbezug und jener Summe, welche sie im Laufe des Jahres an Gehalt oder Lohn, Quartierbeitrag, Fahrdenst- und sonstigen Zulagen erhalten haben, auszubehalten.

Die Lokomotivführer haben die Verpflichtung, sich auch weiterhin im Falle eines Dampfbetriebes auf den Linien der städtischen Straßenbahnen in dieser Eigenschaft verwenden zu lassen.

Die den Beamten und sonstigen Angestellten der Neuen Wiener Tramway gegenwärtig zugewiesenen Monturspauschalien haben zu entfallen. Die Montursbezüge sind je nach der Verwendung der betreffenden Beamten oder Bediensteten auf Grund der für die städtischen Straßenbahnen geltenden Normen neu festzusetzen.

Hinsichtlich jener in den Dienst der städtischen Straßenbahnen übernommenen Beamten, Unterbeamten und Lokomotivführer, welche dem Pensionsinstitute des Verbandes der österreichischen Lokalbahnen angehören, tritt die Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ in die Rechte und Pflichten ein, welche der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft als einer an dem Verbands der österreichischen Lokalbahnen beteiligten Lokalbahn zustehen.

Die Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ tritt ferner in jene Verpflichtungen ein, welche die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft gegenüber einigen der übernommenen Angestellten in Betreff der sparkassemäßigen Ansammlung eines Kapitals zum Zwecke der Altersversorgung eingegangen ist.

Die Übernahme derjenigen Beamten und sonstigen Angestellten, welche die österreichische Staatsbürgerschaft noch nicht besitzen, erfolgt nur provisorisch und unter der Bedingung, daß dieselben die österreichische Staatsbürgerschaft bis 1. Juli 1904 erwerben; denjenigen Angestellten, bei welchen diese Bedingung nicht erfüllt wird, ist das Dienstverhältnis zu kündigen.

Die Übernahme des Personales der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft wird an die Bedingung geknüpft, daß die betreffenden Beamten und sonstigen Angestellten die in den Punkten V und X des Gemeinderatsbeschlusses vom 12. Mai und 9. Juni 1903, ZB. 5885 und 7181, festgesetzte Erklärung abgeben, wobei jedoch § 9, Punkt 8 der Dienstordnung für sie außer Betracht bleibt und daß sie sich auch den oben unter Punkt 1 bis 5 dieses Beschlusses enthaltenen Bedingungen unterwerfen. Gleichzeitig haben dieselben ihren Austritt aus der Betriebskrankenkasse der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft und ihren Beitritt zur Betriebskrankenkasse für die Bediensteten der städtischen Straßenbahnen zu erklären.

Von einer gänzlichen Befreiung sämtlicher Bediensteten der städtischen Straßenbahnen von der Krankenversicherungspflicht gemäß § 4 des Krankenversicherungsgesetzes wird Umgang genommen.

Von den bestehenden Krankenkassen der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien und der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft wurde die erstere beibehalten und nur der Titel in „Krankenkasse für Bedienstete und Arbeiter der städtischen Straßenbahnen“ umgewandelt. Die Krankenkasse der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft wurde aufgelöst und der Reservefonds an die erstere Krankenkasse übergeben. Die von der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft übernommenen Bediensteten wurden verpflichtet, dieser Krankenkasse beizutreten. (Gemeinderatsbeschuß vom 26. Juni.)

Zufolge Gemeinderatsbeschlusses vom 25. Dezember ist die Gemeinde Wien bezüglich der in ihren Dienst übernommenen Beamten, bezw. Unterbeamten der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft, welche Mitglieder des Pensionsinstitutes der österreichischen Lokalbahnen waren, diesem Pensionsinstitute als Mitglied beigetreten. Nach den mit dem Pensionsinstitute getroffenen Vereinbarungen findet die Zahlung einer Eintrittsgebühr in das Pensionsinstitut seitens der „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ nicht statt, und wurde die Gemeinde Wien von der Verpflichtung enthoben, weitere Mitglieder für das Pensionsinstitut anzumelden.

Der Abschluß des Übereinkommens zwischen der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft und der Frankfurter Transport-, Unfalls- und Glas-Versicherungs-Aktiengesellschaft, betreffend die Versicherung für die materiellen Folgen der Tötung oder körperlichen Beschädigung von Personen im Straßenbahnbetriebe wurde mit Stadtratsbeschuß vom 28. Juni genehmigt. Nach Übernahme des Betriebes durch die Gemeinde wurde ein Haftpflicht-Versicherungsvertrag zwischen der „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ einerseits und der n.-ö. Landes-Unfall- und Haftpflicht-Versicherungsanstalt sowie der Ersten österreichischen allgem. Unfallversicherungs-Gesellschaft andererseits für die Zeit vom 1. Juli 1903 bis zum 30. Juni 1904 abgeschlossen. (Gemeinderatsbeschuß vom 4. September.)

Die Ausgabe von Freikarten wurde mit Gemeinderatsbeschuß vom 13. März geregelt. Der Beschuß lautet:

Von nun an haben bei den mit den Kundmachungen des k. k. Eisenbahnministeriums vom 24. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58, und vom 25. Juli 1902, R.-G.-Bl. Nr. 150, konzessionierten Straßenbahnlinien für die Gewährung von Freikarten — unbeschadet den im öffentlichen Rechte oder in Privatrechtstiteln gegründeten Verpflichtungen — folgende Bestimmungen Anwendung zu finden.

1. Freikarten dürfen nur ausgestellt werden:

- a) für Personen, welche bei Humanitätsanstalten oder humanitären Vereinen beruflich tätig sind;
- b) für mittellose Taube, Taubstumme oder Blinde, welche Unterrichtsanstalten besuchen, und in rücksichtswürdigen Fällen auch für deren Begleiter;
- c) für mittellose Personen, welche infolge körperlicher Gebrechen auf den Straßenbahnverkehr angewiesen sind;

d) für f. k. Polizeiorgane;

e) für aktive Beamte, Beamtinnen und Bedienstete der städtischen Straßenbahnen (einschließlich der Arbeiter), in besonders rüchrichtswürdigen Fällen auch für deren Gattinnen und Kinder.

2. Die gemäß Punkt 1 ausgestellten Freikarten haben durchwegs auf Namen zu lauten und besitzen nur für jene Person Giltigkeit, für welche sie ausgestellt sind. Nur die gemäß Punkt 1 a. und d gewährten Freikarten können für Personen eines bestimmten Berufes ohne Angabe eines Namens ausgestellt werden, wenn die Zugehörigkeit zu diesem Berufe stets durch die Kleidung der betreffenden Person oder durch eine mit der Photographie versehene Legitimation dargetan werden kann.

Die gemäß Punkt 1 e für aktive Beamte, Beamtinnen und Bedienstete ausgestellten Freikarten sind als Dienstkarten durch ihre äußere Form vor anderen Freikarten kenntlich zu machen.

3. Die Ausstellung der Freikarten erfolgt in der Regel für das laufende Kalenderjahr. Die Freikarten können entweder auf das ganze Straßenbahnnetz oder auf Teilstrecken desselben lauten.

Die Giltigkeit der Dienstkarten kann auf einen bestimmten Zeitraum beschränkt werden solche Karten können eventuell auch nur für die Benützung der vorderen Plattform der Wagen ausgestellt werden.

4. Jeder Mißbrauch einer Freikarte zieht den Verlust derselben nach sich. Aber auch sonst kann eine Freikarte jederzeit ohne Angabe von Gründen zurückgezogen werden.

5. Den Bediensteten der städtischen Straßenbahnen in Uniform, sowie der Mannschaft der f. k. Sicherheitswache, der f. k. Finanzwache und der f. k. Gewölbewache in Uniform wird die freie Fahrt auf der vorderen Plattform gestattet.

6. Soweit und insolange die gemäß Punkt 1 a bis d ausgestellten Freikarten auf Grund des § 12 des Gesetzes vom 19. Juli 1902, R.-G.-Bl. Nr. 153, gebührenpflichtig sind, ist die Gebühr von der Partei zu tragen.

7. Die Ausstellung von Freikarten gemäß Punkt 1 a bis d, ferner an Gattinnen und Kinder von Beamten und Bediensteten gemäß Punkt 1 e darf nur über Bewilligung des Stadtrates erfolgen. Die Gewährung von Dienstkarten ist dem freien Ermessen der betriebführenden Verwaltung anheimgestellt.

8. Insolange der Betrieb auf beiden mit den eingangs erwähnten Kundmachungen konzeffionierten Straßenbahnnetzen getrennt geführt wird, gelten außerdem folgende Bestimmungen:

a) Die Ausstellung von Freikarten findet nur für eines dieser Straßenbahnnetze oder für Teilstrecken eines derselben statt.

b) Die gemäß Punkt 5 den Bediensteten der städtischen Straßenbahnen eingeräumte Begünstigung, in Uniform die vordere Plattform zu benützen, gilt nur für jenes Straßenbahnnetz, bei welchem der betreffende Bedienstete angestellt ist.

Mit Beschluß vom 26. Juni hat der Gemeinderat jenen Kindern, welche die vom n.-ö. Landesauschusse geschaffenen Erholungsstätten besuchen, bei Benützung der städtischen Straßenbahnen nachfolgende Fahrpreisermäßigung gewährt:

1. Kinder, welchen zum Besuche der obgenannten Erholungsstätten ein Freiplatz oder Stiftpatz verliehen wurde, werden unentgeltlich befördert.

2. Kinder, welche einen viertel- oder halben Freiplatz besitzen, haben für die Beförderung zu und von den Erholungsstätten einen Fahrpreis von zusammen 5 h zu entrichten, welcher gleichzeitig mit der Verpflegungsgebühr eingehoben wird.

3. Kinder, welche für die Benützung der Erholungsstätten die volle Gebühr entrichten, erhalten, sofern sie über 1.30 m groß sind, seitens der Direktion der städtischen Straßenbahnen gegen Vorweisung der Erkennungskarte eine Anweisung auf Kinderkarten.

Der im Punkte 2 angeführte Zuschlag von 5 h ist durch die Verwaltung der Erholungsstätten gleichzeitig mit der Verpflegungsgebühr einzuhoben und an die Direktion der städtischen Straßenbahnen abzuführen.

Zur Kontrolle steht der „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ die Einsichtnahme in die Bücher des mit der Verwaltung der Erholungsstätten betrauten Vereines zu.

Die Fahrlegitimation bildet die Erkennungskarte, welche den in die Erholungsstätten aufgenommenen Kindern ausgefolgt wird.

Mit Stadtratsbeschlus vom 27. Mai wurde die unentgeltliche Beförderung je eines Sicherheitswachmannes, bezw. Gewölbewachmannes, bezw. Finanzwachmannes auf der vorderen Plattform des Motorwagens und Weiwagens zugestanden.

Das in dem Protokolle vom 22. Mai niedergelegte Übereinkommen mit der k. k. Postverwaltung bezüglich Beförderung von Postbediensteten auf den städtischen Straßenbahnen wurde mit Stadtratsbeschlus vom 27. Mai genehmigt, wobei die in dem Übereinkommen unter A ermäßigten Tarife auch an Sonn- und Feiertagen zugestanden wurden. Das diesbezügliche Protokoll lautet:

**Protokoll am 22. Mai 1903, aufgenommen vor dem Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien, Abteilung V.**

Gegenstand ist die Regelung des im § 9 der Konzessionskündmachung vom 24. März 1899, N.-G.-Bl. Nr. 58, vorgesehenen Entgeltes für die Beförderung der k. k. Postbediensteten auf den städtischen Straßenbahnen mit Rücksicht auf die seitens der Gemeinde erfolgte Neuauflstellung des Tarifes.

Bisher bestanden auf Grund verschiedener Stadtratsbeschlüsse folgende Ermäßigungen,

1. Auf einzelnen bestimmten Routen eine 50%ige Ermäßigung vom allgemeinen Tarife.
2. Ein 8 h Tarif für die Briefbesteller im I. Stadtbezirke.
3. Monatskarten à 12 K für bestimmte Strecken.
4. Monatskarten für alle Strecken der Neuen Wiener Tramway à 4 K.

Bei der heutigen Besprechung wurde vorbehaltlich der Genehmigung des Stadtrates folgende Vereinbarung getroffen:

„A. Der k. k. Post- und Telegraphen-Verwaltung wird die Benützung der städtischen Straßenbahnen durch uniformierte Postbedienstete zu einem gegen den allgemeinen Fahrpreistarif von 12, 20 und 30 h um 50% ermäßigten Fahrpreise eingeräumt; eine weitere Ermäßigung tritt jedoch auch für die Fahrten vom Betriebsbeginn bis 7 Uhr 30 Minuten morgens nicht ein.

Seitens der Siemens & Halske A.-G., Betriebsabteilung für städtische Straßenbahnen, bezw. späterhin seitens der Direktion der städtischen Straßenbahnen, werden eigene Fahrscheine gedruckt und an das seitens der k. k. Post- und Telegraphen-Direktion hiezu bestimmte k. k. Postamt abgegeben werden.

Diese Fahrscheine, wie die Fahrten selbst, unterliegen im übrigen der allgemeinen tarifariischen Behandlung.

B. Über fallweise an die Direktion der städtischen Straßenbahnen zu richtendes Ansuchen werden der k. k. Post- und Telegraphen-Direktion zur beliebig oftmaligen Beförderung je eines uniformierten Postbediensteten auf einzelnen genau zu bestimmenden Routen Monatskarten zum ermäßigten Preise von 12 K überlassen.

C. Im Innern und auf der rückwärtigen Plattform eines und desselben Straßenbahnwagens dürfen gleichzeitig nicht mehr als zusammen fünf Postorgane Platz nehmen; die vordere Plattform steht denselben nach Maßgabe der vorhandenen freien Plätze zur Verfügung.

D. Vorstehende Bestimmungen gelten für das gesamte städtische Straßenbahnnetz.

E. Die vorliegende Vereinbarung wird auf die Dauer der Gültigkeit des mit 25. Mai 1903 in Kraft tretenden neuen Tarifes abgeschlossen.

F. Bis zur Genehmigung der vorliegenden Vereinbarung durch den Stadtrat können die von der k. k. Post- und Telegraphen-Direktion bereits käuflich bezogenen bisherigen ermäßigten Karten weiter verwendet werden.

Nach erfolgter Genehmigung des Stadtrates und Drucklegung der neuen Karten wird der Austausch der bis dahin noch nicht aufgebrauchten alten Karten unter gleichzeitiger entsprechender Berechnung durchgeführt werden.“

Die Anbringung von Ankündigungen auf den Fahrscheinen der städtischen Straßenbahnen sowie die Bestellung eines Generalagenten für das Ankündigungsgeschäft der städtischen Straßenbahnen wurde mit dem Gemeinderatsbeschlusse vom 23. Juni genehmigt.

Zur Erleichterung des Fußgänger- und Wagenverkehrs vor dem 2. Tore des Zentralfriedhofes wurde zufolge Stadtratsbeschlusses vom 17. Juni ein unterirdischer Personendurchgang unter der Simmeringer Hauptstraße und unter den Straßenbahngeleisen zum Rondeau des 2. Tores des Zentralfriedhofes geschaffen. Die hierzu erforderlichen Kredite wurden mit dem Gemeinderatsbeschlusse vom 4. September, bezw. vom 13. Oktober bewilligt. Die seitens der k. k. n.-ö. Statthalterei für die Benützung der Preßburger Reichstraße zum Einbau dieses unterirdischen Personendurchganges gestellten Bedingungen wurden mit Stadtratsbeschlusse vom 4. Dezember angenommen.

Mit dem Beschlusse vom 24. April hat der Gemeinderat die probeweise Herstellung der Straßenbahnlinie in der Hasenauerstraße nach dem Knopfkontakt-Systeme Dr. Hillischer genehmigt. Dr. Th. Hillischer hatte sich verpflichtet, die Benützung seines Patentes für das jetzige und zukünftige Gemeindegebiet für den Fall, als die Gemeinde es wünscht, unentgeltlich zu gestatten.

Anlässlich der Genehmigung einer Betonunterlage für die Geleise in der Hasenauerstraße und Hochschulstraße zur Herstellung dieser Strecke nach dem erwähnten Systeme (Stadtratsbeschlusse vom 5. Mai) wurde bedungen, daß Dr. Hillischer mit seiner Erklärung, betreffend die Überlassung seines Patentes noch für das folgende Jahr im Worte bleibe und sich verpflichte, der Gemeinde eventuelle Verbesserungen seines Patentes unentgeltlich zu überlassen.

Da sich aber nachträglich herausstellte, daß die der Gemeinde Wien angebotenen Patente (mit Ausnahme eines Privilegiums) schon erloschen waren, hat der Gemeinderat zufolge Beschlusses vom 26. Mai von der probeweisen Herstellung der Straßenbahnlinie in der Hasenauerstraße und Hochschulstraße nach dem Knopfkontakt-Systeme des Dr. Hillischer abgesehen. Diese Straßenbahnstrecke wurde dann in Gemäßheit des mit der Länderbank abgeschlossenen Bauvertrages ausschließlich mit Oberleitung ausgeführt.

Anlässlich des Baues der Straßenbahnlinie Breitenfurterstraße — Hezendorferstraße wurde mit der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen am 12. Jänner ein protokollarisches Übereinkommen über die Beagierung ihrer Geleise zwischen der Station Meidling der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der Breitenfurterstraße getroffen. Dasselbe wurde mit Stadtratsbeschlusse vom 23. Jänner vorbehaltlich der Zustimmung des k. k. Eisenbahnministeriums genehmigt. Diese erfolgte mit Erlaß vom 5. Dezember 1903.

### Protokoll

am 12. Jänner 1903 aufgenommen vor dem Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien, Abteilung V.

Gegenwärtige: Die Vertreter der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen, der k. k. priv. österr. Länderbank, der Siemens & Halske A.-G., der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft i. L., des Magistrates und des Stadtbauamtes.

Gegenstand ist die geplante provisorische Mitbenützung des Geleises der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen auf der neben der Philadelphiabridge über den Südbahneinschnitt führenden Bahnbrücke durch die Motorzüge der städtischen Straßenbahnlinie Breitenfurterstraße.

Die Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen scheidet davon ab, die Gestattung der gegenständlichen Mitbenützung ihres Geleises von Zugeständnissen der Gemeinde Wien hinsichtlich der von ihr geplanten Mitbenützung der städtischen Straßenbahnstrecken zu einer elektrischen Schnellzugsverbindung Wien—Baden abhängig zu machen, ist dagegen bereit, die Mitbenützung ihres Geleises unter folgenden Bedingungen in Anbetrachtung des seinerzeitigen möglichststen Entgegenkommens der Gemeinde Wien zu gestatten:

1. Die elektrische Ausrüstung der mitbenützten Geleisestrecke ist von der „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ auf eigene Kosten unter Aufsicht der Organe der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen durchzuführen und sind insbesondere die Aufstellungsorte der auf dem Grunde dieser Gesellschaft zu situierenden Kohrmaße und das Projekt für die Verbindungen der gesellschaftlichen Geleise mit den städtischen Straßenbahnlinien in der Breitenfurterstraße und Eichenstraße einvernehmlich mit der Gesellschaft zu bestimmen, bezw. auszuarbeiten.

2. Die Sicherheitsvorkehrungen, welche die Eisenbahnbehörden anlässlich der Durchführung des Pöageverkehrs vorschreiben sollten, sind von der „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ auf eigene Kosten herzustellen und zu erhalten. — Desgleichen sind etwa erforderliche Wächter von der Gemeinde beizustellen. Die Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen verlangt die Aufstellung von zwei Wächtern.

3. Die Züge der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen haben immer den Vorrang vor den Zügen der städtischen Straßenbahnen.

4. Die Züge der städtischen Straßenbahnen dürfen einander auf der Pöagestrecke an Werktagen in den Tagesstunden von 9 Uhr vormittags bis 12 Uhr mittags und von 3 bis 5 Uhr nachmittags nur in Intervallen von 20 Minuten, in den übrigen Betriebsstunden von 15 Minuten folgen. Diese Beschränkung fällt an Sonn- und Feiertagen weg.

5. Zu den Erhaltungskosten des Bahnoberbaues hat die „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ ein Jahrespauschale von 100 K und zu den Erhaltungskosten des Brückenobjektes ein Drittel der der Gesellschaft erwachsenden Kosten beizutragen. Zu diesem Zwecke wird die Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen der Gemeinde Wien einen ordnungsgemäß belegten Ausweis dieser Kosten alljährlich übermitteln.

Jrgend ein anderes Entgelt wird für die gegenständliche Pöagierung nicht angesprochen.

Die Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen stellt dieses Anerbieten nur unbeschadet der eisenbahnbehördlichen Genehmigung und bemerkt, daß die Bedingung ad 4 mit Rücksicht auf den eigenen Verkehr der Gesellschaft (an Werktagen 120 Züge, an Sonn- und Feiertagen 60 Züge) gestellt wurde.

Die Siemens & Halske A.-G. erklärt sich als bau- und betriebführende Unternehmung der städtischen Straßenbahnen mit den obigen Bedingungen einverstanden, stellt jedoch fest, daß ihr kostspielige Sicherheitsvorkehrungen nach § 19 des Bauübereinkommens besonders zu vergüten sind.

Desgleichen erklären sich die k. k. priv. österreichische Länderbank als Bauführerin und die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft i. L. als Betriebsführerin der mit R.-G.-Bl. Nr. 150 ex 1902 konzessionierten Straßenbahnlinien mit den obigen Bedingungen einverstanden.

Zum Baue mehrerer Straßenbahnlinien und zur Erweiterung bestehender Betriebsbahnhöfe wurde eine große Anzahl von Grunderwerbungen durchgeführt.

Ferner wurde die Adaptierung des Verwaltungsgebäudes der städtischen Straßenbahnen sowie die Aufsetzung eines 3. Stockwerkes auf dasselbe genehmigt.

## 2. Neu- bezw. Umbau von Straßenbahnlinien.

A. Auf Grund des Bauübereinkommens mit der Siemens & Halske A.-G. vom 14. April 1902 gebaute Linien.

a) Nachfolgende Linien mit Oberleitung wurden neugebaut und dem Betriebe übergeben:

1. Westbahnstraße—Neubaugürtel—Felderstraße, von der Kaiserstraße bis zur Linzerstraße. Betriebseröffnung am 12. Jänner. Streckenlänge mit Ausschluß der Strecke am Neubaugürtel 2.070 km.

2. Vinzerstraße, von der Johnstraße bis zur Lützowgasse. Betriebseröffnung am 12. Jänner. Streckenlänge 1·510 km.

3. Reingasse—Breitenseerstraße, von der Vinzerstraße bis zur Hüttengasse. Betriebseröffnung am 14. Juni. Streckenlänge 1·210 km.

4. Dresdnerstraße, von der Innstraße bis zur Stromstraße. Betriebseröffnung am 11. Juli. Streckenlänge 1·226 km.

5. Landstraßergürtel, von der Fasangasse bis zur Heugasse. Betriebseröffnung am 14. August. Streckenlänge 0·343 km.

6. Vinzerstraße, von der Lützowgasse bis zur Hütteldorferstraße. Betriebseröffnung am 17. August. Streckenlänge 1·920 km.

7. Hüttengasse, von der Breitenseerstraße durch die Bernhardgasse und Maroltingergasse bis zum Betriebsbahnhofe Ottakring. Betriebseröffnung am 6. Oktober. Streckenlänge 1·485 km.

8. Hütteldorferstraße, von der Abzweigung der Vinzerstraße bis zur Hüttelbergstraße. Betriebseröffnung am 6. Oktober. Streckenlänge 1·188 km.

9. Simmeringer Hauptstraße, vom III. Tore des Zentralfriedhofes bis nach Schwecat. Betriebseröffnung am 8. Dezember. Streckenlänge 2·275 km.

10. Döbler Hauptstraße, vom Kasino Zögernitz durch die Hohe Wartestraße bis in die Wollergasse. Betriebseröffnung am 23. Dezember. Streckenlänge 1·328 km.

b) Nachstehende Straßenbahnlinien mit Oberleitung wurden fertiggestellt, jedoch nicht eröffnet:

1. Schüttelstraße, von der Wittelsbachstraße über die Kaiser Josefsbrücke bis zur Schlachthausgasse. Der Bau wurde am 31. Oktober vollendet.

2. Klosterneuburgerstraße—Brigittenauerlande, von der Wenzelgasse bis zur Kaiser-Jubiläumsbrücke. Der Bau wurde am 9. November vollendet.

3. Gunoldstraße—Barawitzlagasse, von der Hohe Wartestraße bis zur Kaiser-Jubiläumsbrücke. Der Bau wurde am 28. November vollendet.

4. Breitenfurterstraße—Hezendorferstraße, von der Philadelphibrücke bis zur Kerngasse. Der Bau wurde am 30. November vollendet.

c) Folgende Straßenbahnlinien mit Unterleitung wurden neu gebaut und dem Betriebe übergeben:

1. Die Geleiseverbindung vom Rennweg in die Technikerstraße, in der verlängerten Richtung der Gußhausstraße. Betriebseröffnung am 25. Oktober. Streckenlänge 0·217 km.

2. Die Straßenbahnlinie von der Lothringerstraße durch die Madergasse und Technikerstraße bis zur Heugasse. Betriebseröffnung am 25. Oktober. Streckenlänge 0·311 km.

d) Nachstehende Strecken mit Oberleitung wurden für den Unterleitungsbetrieb umgebaut:

1. Die Teilstrecke vom Schwarzenbergplatze über den Rennweg bis oberhalb der Traungasse. Betriebseröffnung am 25. Oktober. Streckenlänge 0·258 km.

2. Die Teilstrecke vom Schwarzenbergplatze in die Heugasse bis zur Wohllebengasse. Betriebseröffnung am 25. Oktober. Streckenlänge 0·182 km.

B. Auf Grund des Bauübereinkommens mit der k. k. priv. Österr. Länderbank vom 1. August 1902 gebaute Linien.

a) Umwandlung bestehender Linien der ehemaligen „Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft“ für den elektrischen Betrieb mit Oberleitung:

1. Neuer Markt—Operngasse—Meidling-Bahnhof, und zwar die Teilstrecke von der Sezession bis zum Bahnhofs Meidling. Betriebsöffnung am 11. Jänner. Streckenlänge 4·213 km.

2. Niederhoffstraße, von der Steinbauergasse bis zur Meidlinger Hauptstraße. Betriebsöffnung am 11. Jänner. Streckenlänge 0·568 km.

3. Eichenstraße—Meidlinger Hauptstraße, vom Bahnhofs Meidling bis zur Niederhoffstraße. Betriebsöffnung am 11. Jänner. Streckenlänge 1·335 km.

4. Meidlinger Hauptstraße, von der Niederhoffstraße über den Gürtel bis zur Sternwartestraße. Betriebsöffnung am 15. März. Streckenlänge 6·171 km.

5. Neulerchenfelderstraße—Dttakring. Betriebsöffnung am 5. April. Streckenlänge 2·595 km.

6. Neubaugürtel—Hütteldorf, vom Gürtel bis zum Betriebsbahnhofs Breitensee. Betriebsöffnung am 2. Juni. Streckenlänge 2·205 km.

7. Kollingasse—Lichtensteinstraße, von der Peregringasse bis zur Heiligenstädterstraße. Betriebsöffnung am 27. Juni. Streckenlänge 2·100 km.

8. Sechschimmelgasse—Sternwartestraße bis zur Hafenerstraße. Betriebsöffnung am 27. Juni. Streckenlänge 1·545 km.

9. Währingergürtel, von der Sternwartestraße bis zur Lichtensteinstraße. Betriebsöffnung am 12. August. Streckenlänge 0·652 km.

10. Heiligenstädterstraße, von der Lichtensteinstraße bis Rußdorf. Betriebsöffnung am 12. August. Streckenlänge 3·615 km.

11. Hütteldorferstraße, vom Bahnhofs Breitensee bis zur Linzerstraße. Betriebsöffnung am 6. Oktober. Streckenlänge 2·988 km.

b) Vertragsmäßige Ergänzungsarbeiten:

1. Verbindung Ullmannstraße—Sechshäuserstraße. Betriebsöffnung am 15. März. Streckenlänge 0·050 km.

2. Stockeise Sechshäusergürtel. Betriebsöffnung am 5. April 1903. Streckenlänge 0·096 km.

3. Verbindung Währingergürtel—Döblinger Hauptstraße. Betriebsöffnung am 17. Juni. Streckenlänge 0·045 km.

4. Verbindung Lichtensteinstraße—Peregringasse. Betriebsöffnung am 27. Juni. Streckenlänge 0·100 km.

5. Verbindung Josefstädterstraße—Neulerchenfelderstraße. Betriebsöffnung am 5. September. Streckenlänge 0·115 km.

6. Hafenerstraße—Hochschulstraße. Betriebsöffnung am 22. September. Streckenlänge 0·967 km.

C. Änderungen an den bestehenden Geleiseanlagen.

1. In der Alserbachstraße zwischen Marktgasse und Althangasse wurden die alten Geleise auf eine Länge von 223 m gegen neue ausgetauscht.

2. In der Löwengasse wurde das Geleise zwischen dem Stadtbahnviadukte und der Seidlgasse rekonstruiert und bei der Einmündung dieser Linie in die Marxergasse die daselbst bestandene Verbindungsweiche entfernt.

3. In der Lerchenfelderstraße wurde anlässlich der Straßenregulierung zwischen der Kaiserstraße und der Tigergasse das alte Geleise entfernt und durch neue Geleise mit dem 175 mm Schienenprofil ersetzt; gleichzeitig wurde das zweite Geleise in dieser Strecke neu hergestellt.

4. In der Gumpendorferstraße wurde das Geleise zwischen Nr. 107—119 umgelegt.

5. Am Franz Josefs-Bai vom Schottenring bis zur Aspernbrücke wurden die Geleise umgelegt und zwischen der Ferdinandsbrücke und Aspernbrücke das 175 mm hohe Schienenprofil verwendet.

6. Vor den Häusern Gumpendorferstraße Nr. 4, Rußdorferstraße Nr. 49 und Jörgerstraße Nr. 42 wurden die Geleise ausgewechselt.

7. In der Mariahilferstraße zwischen Mariahilfergürtel und Denglergasse wurden die Geleise teilweise umgelegt und in der ganzen Strecke das 175 mm Profil eingebaut.

8. In der Währingerstraße von Nr. 125 bis 139 wurden die Geleise ausgewechselt.

9. In der Erdbergerstraße wurde in der Strecke von der Haidingergasse bis zur Schlachthausgasse das zweite Geleise neu hergestellt und das bestehende Geleise verlegt und rekonstruiert.

10. Die doppelgeleisige Verbindung der Straßenbahnlinien Thaliastraße und Ottakringerstraße durch die Montleartstraße wurde genehmigt.

#### D. Abänderungen, beziehungsweise Ergänzungen der in den Bauverträgen enthaltenen Straßenbahnprojekte.

Mit Rücksicht darauf, daß in der im Zuge der Gudrunstraße—Geißelbergstraße anzulegenden Tiefstraße die spätere Einlegung der Straßenbahngeleise bedeutende Schwierigkeiten verursachen würde, hat der Gemeinderat beschlossen, die Straßenbahngeleise in der Tiefstraße auf die ganze Länge derselben gleichzeitig mit dem Straßenbau herzustellen. (Beschluß vom 17. April.)

Die Geleiseträge der Straßenbahnlinie Zentralfriedhof—Schwechat wurden zufolge Stadtratsbeschlusses vom 15. April nur in jenen Strecken, die auf Reichsstraßengrund liegen oder über welche öffentliche Fahrwege führen, und in denen Ausweichen und Haltestellen gelegen sind, mit Granitwürfeln ausgepflastert, hingegen in allen übrigen Strecken mit eingestampfter Riesel Schlacke ausgefüllt.

Mit Gemeinderatsbeschuß vom 12. Mai wurde die Anlage eines zweiten Geleises bei der Straßenbahnlinie Zentralfriedhof—Schwechat vom dritten Tore des Zentralfriedhofes angefangen auf etwa 800 m und die Anlage einer Umkehrschleife am Ende der zweigeleisigen Strecke genehmigt.

Um den Straßenbahnverkehr von der Gürtelstraße über die Heiligenstädterstraße nach Rußdorf trotz der Verlegung der Heiligenstädterstraße zwischen Rußdorferstraße und Liechtensteinstraße und der dort zur Durchführung kommenden bedeutenden Niveau-regulierungen aufrecht zu erhalten, wurde zufolge Stadtratsbeschlusses vom 29. Mai

der k. k. priv. Österreichischen Länderbank die Herstellung einer provisorischen Geleiseanlage auf der inneren Gürtelstraße übertragen. Bis zum Ausbaue dieses Provisoriums wurde die bestehende Straßenbahnstrecke in der Heiligenstädterstraße zwischen Rußdorf und Liechtensteinstraße provisorisch für den elektrischen Betrieb ausgerüstet.

Von der Umwandlung der bestehenden Straßenbahnlinie mit Oberleitung Stiftgasse—Breitegasse und des Oberleitungsprovisoriums vor dem Gebäude der Sezession auf Unterleitungsbetrieb wurde zufolge Gemeinderatsbeschlusses vom 26. Juni Umgang genommen und als teilweiser Ersatz hiefür die Ausführung der Geleisechleifen Volksgartenstraße, Eichenbachgasse und um das k. k. Hofoperntheater genehmigt.

In der Verbindungslinie Technikerstraße—Kennweg wurde vor dem Hochstrahlbrunnen eine Geleiseverbindung mit dem Kostenbetrage von 21.000 K eingebaut. (Gemeinderatsbeschluß vom 9. Juni.)

Mit Gemeinderatsbeschluß vom 20. November wurde von dem Ausbaue der elektrischen Straßenbahnlinie nach Kaiser-Ebersdorf Abstand genommen.

Zufolge Stadtratsbeschlusses vom 22. April wurden die Straßenbahngeleise in der Vinzerstraße zwischen der Einmündung der Hütteldorfer- und der Bahnhofstraße gekuppelt in die Straßenmitte gelegt.

Gleichzeitig wurde genehmigt, daß diese Verlegung unter Auswechslung der Signolschienen durch Killenschienen durchzuführen und die Auspflasterung der Geleise durch die k. k. priv. Länderbank herzustellen sei.

Mit Gemeinderatsbeschluß vom 24. April wurde die Auflassung der Flügelbahn nach Grinzing genehmigt und der Verkehr auf dieser Linie mit dem Tage der Eröffnung der Linie auf die Hohe Warte bis zur Wollergasse eingestellt.

### 3. Streckenausrüstung.

In der Streckenausrüstung wurden im Berichtsjahre nachstehende Verbesserungen probeweise eingeführt:

1. In der Unterleitungsstrecke am Kennweg wurden, um eine sicherere Unterstüßung der Schienen an den Stößen zu erzielen, auf Seite der Killenschienen schwere gußeiserne Böcke eingebaut, welche überdies noch auf einem massiven Betonblock montiert sind. Dieselben dienen gleichzeitig auch zur Entwässerung der Killen und ist zu diesem Zwecke eine vom Bocke ausgehende Rohrleitung, welche in den Unterleitungs kanal einmündet, eingebaut.

2. In der Liechtensteinstraße wurde probeweise die schraubenlose Schienenstoßverbindung von Scheinig und Hoffmann ausgeführt. (Stadtratsbeschluß vom 30. Jänner.)

### 4. Stromlieferung.

Der Strom für den Betrieb der elektrischen Straßenbahnen wurde im Berichtsjahre ausschließlich von den städtischen Elektrizitätswerken geliefert.

### 5. Betriebsbahnhöfe.

A. Auf Grund des Bauvertrages mit der Siemens & Halske A.-G. wurden folgende Bauherstellungen ausgeführt:

1. Rudolfsheim. Die neugebaute linksseitige Wagenhalle dieses Betriebsbahnhofes wurde im Berichtsjahre fertiggestellt und dem Betriebe übergeben. Die Zufahrts-

geleise zur Wagenhalle wurden gleichfalls vollendet und die zur Hauptwerkstätte führenden Bahnhofsgleise ausgewechselt. An dem gegen die Schwendbergasse zu gelegenen Verwaltungsgebäude wurde eine Abortanlage angebaut.

2. Erdberg. Das bereits im Vorjahre begonnene Verwaltungsgebäude wurde im Berichtsjahre fertiggestellt. Der Bahnhof wurde mit einem Einfriedungsgitter versehen. Außerhalb des Bahnhof-Territoriums wurde eine Geleise Schleife hergestellt, welche am 4. November dem Betriebe übergeben wurde.

3. Ottakring. In diesem Bahnhofs wurde das gleichfalls bereits im Vorjahre begonnene Verwaltungsgebäude fertiggestellt.

4. Vorgartenstraße. In der Wagenhalle II wurde eine Schiebebühne mit einer Grubenlänge von 23,5 m errichtet. Im Hochheberaume und in den Werkstätten wurde die elektrische Beleuchtung installiert. Infolge der Verlegung der Werkstätte in die Halle II wurde daselbst eine Reihe von Maschinen aufgestellt und eine Krananlage montiert. Zwischen der Wagenhalle und dem Hochheberaume wurde eine Scheidewand errichtet.

5. Grinzing. In diesem Bahnhofs wurden die Halle B sowie die Zufahrtsgleise in dieselbe fertiggestellt. Auch das Verwaltungsgebäude wurde fertiggestellt und der Bahnhof mit einem Einfriedungsgitter versehen. Außerdem wurden daselbst zwei Nebengebäude hergestellt, von welchen das eine zwei Wohnungen, ein Salzmagazin und einen Raum für Feuerlöschgeräte, das andere ein Sandmagazin und einen Wächterraum enthält.

6. Hernals. In dem bereits vorhandenen Verwaltungsgebäude wurde die elektrische Beleuchtung eingeführt. Im Bahnhofs wurde eine Abortanlage neu gebaut. Mit Gemeinde-ratsbeschuß vom 5. August wurde die Anlage einer Schleife genehmigt.

7. Wienzeile. Der Bahnhof wurde gegen die Wienzeile und Theringgasse ver-tragsgemäß mit einem Einfriedungsgitter versehen. Der öffentliche dreieckige Platz vor dem Bahnhofs wurde in eine Gartenfläche umgestaltet und eingefriedet.

8. Simmering. Der hinter den Wagenhallen A und B bestandene hölzerne Stall wurde demoliert und an dessen Stelle die Laufbahn für 2 Schiebebühnen in einer Länge von 84 m hergestellt.

9. Hauptwerkstätte Rudolfsheim. Die Montierungshalle und das Gebäude für die Dreherei wurden fertiggestellt. Der Zubau zwischen der alten und der neuen Montierungshalle sowie das Gebäude für die Lackiererei wurden nahezu vollendet. Weiters wurde mit Stadtratsbeschuß vom 23. Oktober der Siemens & Halske A.-G. die Ausführung der Maschinenfundamente übertragen; dieselben wurden begonnen, jedoch nicht fertiggestellt. Mit Stadtratsbeschuß vom 4. November wurde genehmigt, daß der Fußboden der Lackiererei anstatt aus Portlandzement-Stampfbeton aus Asphaltcoulé mit einer Portlandzementbeton-Unterlage hergestellt werde. Die bestehenden Geleiseanlagen der Hauptwerkstätte wurden entfernt und eine neue, wesentlich erweiterte Anlage hergestellt. Mit Stadtratsbeschuß vom 26. Juni wurde die Umgestaltung der im Betriebsbahnhofs Rudolfsheim bestehenden Wagenhalle und Lackiererei zu einer Lackiererei und Montage-werkstätte nach dem von der Siemens & Halske A.-G. diesbezüglich vorgelegten Projekte genehmigt. Für die sich hierbei ergebenden Mehrleistungen der Siemens & Halske A.-G. wurde eine Vergütung von 55.000 K festgestellt, welche im Wege des Revierements aus dem Investitionsanlehen bedeckt wurde.

B. Von der k. k. priv. österr. Länderbank wurden bei den nachbenannten Bahnhöfen folgende Bauherstellungen durchgeführt:

1. „Fuchsenfeld“. Die bereits im Vorjahre fertiggestellte Wagenhalle wurde im Jänner in Betrieb genommen und das Verwaltungsgebäude daselbst fertiggestellt.

2. Währingergürtel. In diesem Bahnhofe wurde eine Wagenhalle samt Anbauten neu gebaut; die bestehende alte Lokomotivremise wurde als Wagenhalle adaptiert, die Schäden der alten Wagenhalle wurden ausgebessert und dieselbe mit vier neuen Einfahrtstoren versehen sowie die Geleisanlage zu dieser Halle entsprechend erweitert.

#### 6. Wartehallen und Perrons.

Im Berichtsjahre wurden seitens der Siemens & Halske A.-G. an nachstehend angeführten Orten Wartehallen errichtet: Ecke Junstraße und Dresdnerstraße; bei der Endstation in der Wallfischgasse; Ecke Wienzeile und Winkelmannstraße; an der Abzweigung der Straßenbahnlinie durch die Siederingerstraße von der Grinziger-Allee; bei den Endstationen Grinzing, Neuwaldegg, Pöchlendorfer und vor dem Südportale der Rotunde; beim Versorgungshause in der Währingerstraße an der Kreuzung mit der Spitalgasse (die ehemalige Pferdeunterstandshütte wurde in eine Wartehalle mit einem Wächterraume umgestaltet); bei der Endstation „städtische Bäder“; in der Ausstellungsstraße nächst der Engertstraße; in der Linzerstraße nächst der Johnstraße; am Neubaugürtel nächst der Felberstraße und bei der Endstation der Straßenbahnlinie durch die Siederingerstraße.

rettungsinjeln wurden errichtet: Bei den Stockgleisen in der Babenbergerstraße und Bellariastraße, bei den Haltestellen des Geleises I der Mariahilferstraße bis zur ehemaligen Mariahilferlinie sowie an einigen Haltestellen der Gürtelstraße.

#### 7. Haltestellen.

Während der Betriebsführung der Siemens & Halske A.-G. wurden an den Haltestellen nachstehende Veränderungen vorgenommen: Die Haltestelle „Ganglbauerstraße“ im Geleise II der Straßenbahnlinie durch die Herbststraße wurde zur Hyrtlstraße verschoben; bei der Einmündung der Prager Reichsstraße in die Straße „Am Tabor“ wurde für beide Fahrtrichtungen eine Haltestelle nach Bedarf errichtet; die Haltestelle beim Eingange zum Vergnügungsetabliement „Venedig in Wien“ in der Ausstellungsstraße wurde in eine Haltestelle nach Bedarf umgewandelt; die aufgelassene Haltestelle „Hernalser Hauptstraße“ der Straßenbahnlinie über den Gürtel wurde wieder errichtet; beim Simmeringer Viadukte wurde für beide Fahrtrichtungen eine Haltestelle nach Bedarf errichtet; die Haltestellen „Mohlgasse“ und „Bettenkofengasse“ der Straßenbahnlinie durch die Fasangasse wurden aufgelassen und hiefür eine Haltestelle für beide Fahrtrichtungen bei der Ausmündung der Kölblgasse in die Fasangasse errichtet; gleichzeitig wurde die Haltestelle nach Bedarf Ecke Landstraße Gürtel und Fasangasse in eine definitive umgewandelt. Für die Straßenbahnlinie durch die Magdalenenstraße wurde vor dem Theater an der Wien eine Haltestelle nach Bedarf ausschließlich für die Zeit von  $1\frac{1}{2}$  7— $1\frac{1}{2}$  11 Uhr abends und von  $1\frac{1}{2}$  2— $1\frac{1}{2}$  6 Uhr (wegen der Nachmittagsvorstellungen) für beide Fahrtrichtungen errichtet.

In der Zeit vom 1. Juli bis 31. Dezember wurden folgende Haltestellen neu errichtet: „Westbahnhof“ am Neubaugürtel (für Geleise I und II); „Schottenfeldgasse“ in der Burggasse (im Geleise I und II); „Kleine Pfarrgasse“ in der Augartenstraße

(im Geleise I); „Liebenberg-Denkmal“ am Franzensring (im Geleise I); weiters die Bedarfshaltestellen: „Teisplatz“ in der Breitenjeerstraße und „Altmüttergasse“ in der Sechshimmelsgasse (im Geleise I und II).

Folgende Haltestellen wurden während des oberwähnten Zeitraumes verlegt:

„Neulerchenfelderstraße“ (im Geleise I und II) am Lerchenfeldberggürtel gegen die Stadtbahnstation; „Babenbergerstraße“ (im Geleise I) der Ringstraße (zurück verlegt); „Johannstraße“ (im Geleise II) der Felberstraße zum Hause Dr.-Nr. 2 der Linzerstraße; „Wohllebengasse“ in der Heugasse (im Geleise I und II) zur neuen Umschaltstelle; die Endhaltestelle „Kärntnerstraße“ in der Wallfischgasse (Geleise I) zur Wartehalle; „Auenbruggergasse“ am Rennweg (Geleise I und II) zur Traungasse; „Mollardgasse“ (im Geleise II) der Bezirkslinie vor die Straßenkreuzung; „Schottentor“ (im Geleise II) am Franzensring (zurückverlegt).

### 8. Betriebsmittel.

Die Drehgestell-Motorwagen, welche bisher nur für den Verkehr auf den Straßenbahnstrecken mit Oberleitung ausgerüstet waren, wurden auch für den Unterleitungsbetrieb umgestaltet und mit Magnetbremsen versehen.

Mit Stadtratsbeschluß vom 19. Mai wurde die Anbringung von Kettennickelbremsen an 10 Beiwagen der städtischen Straßenbahnen probeweise genehmigt. Dieselben wurden an diesen Wagen angebracht, bewährten sich jedoch im Betriebe nicht, wurden wieder abmontiert und durch Solenoidbremsen ersetzt.

Weiters wurden von der Siemens & Halske A.-G. auf Grund des Bauvertrages 4 Stück Salzstreuwagen und 10 Stück Montageturmwagen geliefert.

### 9. Fahrpläne.

Der Sommerfahrplan für die von der Siemens & Halske A.-G. betriebenen Straßenbahnlinien (s. S. 152 f.) wurde mit Gemeinderatsbeschluß vom 12. Mai unter nachfolgenden Zusätzen genehmigt:

Die zufolge Gemeinderatsbeschlusses vom 24. September 1902, Pr.-Z. 11216, genehmigten Abänderungen der vertragsmäßigen Instradierungen behalten auch für den Sommer Gültigkeit.

Der Verkehr zu den städtischen Bädern ist während der Badesaison durch die von Rudolfsheim über die Babenbergerstraße und Ringstraße zur Prater-Vorgartenstraße verkehrenden Wagen unter Einhaltung der im Fahrpläne angeführten Intervalle aufrecht zu erhalten. Nach Maßgabe des Bedarfes ist der Verkehr durch Heranziehung anderer zur Vorgartenstraße führenden Instradierungen entsprechend zu verstärken.

In der Zeit von  $\frac{1}{2}$  12 Uhr mittags bis  $\frac{1}{2}$  8 Uhr abends haben Wagen in Intervallen von 10 Minuten zur Rotunde (Südportal) zu verkehren und ist dieser Verkehr in den verkehrsreichen Tageszeiten bis zu Intervallen von 4 Minuten zu verstärken. Bei schlechter Witterung kann dieser Verkehr eingestellt werden.

Der Verkehr auf der Teilstrecke Schönbrunner Hofallee—Hieping Hauptstraße ist vorläufig nicht aufzunehmen.

Die Route Winkelmanstraße—Mariahilferstraße—Babenbergerstraße—Opernring—Kärntnerstraße—Schönbrunnerstraße—Winkelmanstraße und umgekehrt ist mit einem 5 Minuten Intervall, und zwar ohne Einfahrt der Wagen in den Bahnhof Rudolfsheim wieder aufzunehmen.

Auf der Strecke Favoritenstraße—Schleiergasse—Opernring sind während der Zeit des dichteren Verkehrs Pendelwagen einzuschalten.

Auf der Strecke Innstraße—Hieping haben die Motorwagen mit Beiwagen zu verkehren.

Die Gemeinde Wien behält sich vor, bei denjenigen Linien, welche zu den in der Beilage I des Betriebsvertrages genannten Bahnhöfen führen, die Aufnahme des Betriebes schon um 5 Uhr 30 Minuten zu verlangen.

Sommer-Dienst-Fahrordnung für Werkstage.

Giltig ab 1. Mai 1903

Betrieben vom Bahnhofe	Linie	Abgang des 1. Wagens in der Richtung der betreffenden Linie		Die Wagen verkehren vom											Abgang des letzten Wagens in der Richtung der betreffenden Linie		
		von	um Uhr	Be-	7-00	8-15	11-15	12-00	2-00	5-00	7-00	8-00	9-00	10-30	Schl.	von	um
				ginn bis 7-00	bis 8-15	bis 11-15	bis 12-00	bis 2-00	bis 5-00	bis 7-00	bis 8-00	bis 9-00	bis 10-30				
in Zwischenräumen von Minuten																	
Hernals	Bhf. Hernals — Förgerstr. — Kai — Ausstellungsstraße — Luciaplatz . . . . .	Bhf. Hernals	6-16	7-5	7-5	10-0	10-0	10-0	10-0	7-5	10-0	10-0	10-0	.	Bhf. Hernals	10-30	
	Hernals — Lauberg. — Festg. — Panifeng. — Herbststraße — Burggasse — Bellaria . . . . .	"	5-23	10-0	10-0	10-0	10-0	10-0	10-0	10-0	10-0	10-0	12-0	15-0	"	12-05	
	Hernals — Förgerstr. — Schotteng. — Förgerstr. — Hernals Neuwaldegg — Förgerstr. — Schotteng. — Ottakringerstr. — Hernals . . . . .	"	6-21	15-0	15-0	10-0	.	10-0	15-0	15-0	15-0	.	.	.	"	8-17	
	Neuwaldegg — Ottakringerstr. — Schotteng. — Förgerstr. — Hernals . . . . .	Neuwaldegg	5-59	10-0	10-0	10-0	10-0	10-0	10-0	10-0	10-0	12-0	12-0	15-0	Neuwaldegg	12-00	
	Neuwaldegg — Ottakringerstr. — Schotteng. — Förgerstr. — Hernals . . . . .	"	6-06	10-0	10-0	10-0	10-0	10-0	10-0	10-0	10-0	12-0	12-0	15-0	"	11-45	
	Hernals — Ottakringerstr. — Schotteng. — Ottakringerstr. — Hernals . . . . .	Bhf. Hernals	6-56	15-0	.	15-0	.	15-0	15-0	15-0	15-0	.	12-0	.	Bhf. Hernals	12-11	
Ottakring	Hernals — Ottakringerstr. — Ring — Favoritenstr. — Schleierg. *) Thalialstraße — Ring — Wiedener Hauptstr. — Triesterstr. — Burgring — Praterstern (von 9-09 bis 4-33 ab Bhf. Ottakring) . . . . .	Bhf. Ottakring	6-22	7-5	7-5	7-5	7-5	7-5	7-5	7-5	10-0	10-0	10-0	.	Bhf. Ottakring	11-20	
	Thalialstraße — Bellaria — Schottentor — Gersthof *) . . . . .	"	5-57	8-0	8-0	10-0	10-0	10-0	10-0	8-0	10-0	15-0	15-0	.	Bhf. Ottakring	10-30	
	Gießing — Bellaria — Kai — Laborstr. — Innstraße . . . . .	"	6-01	8-0	8-0	10-0	10-0	10-0	10-0	8-0	10-0	15-0	15-0	15-0	"	10-37	
	" — Rudolfsheim — Neuer Markt . . . . .	"	5-59	6-0	6-0	.	5-0	.	5-0	6-0	6-0	.	.	.	"	7-32	
Wienzeile	Gießing — Bellaria — Kai — Laborstr. — Innstraße . . . . .	Bhf. Rudolfsbh. Gießing	6-04	8-0	8-0	10-0	10-0	10-0	8-0	8-0	10-0	12-0	15-0	.	Gießing	10-30	
	" — Rudolfsheim — Neuer Markt . . . . .	Bhf. Rudolfsbh. Gießing	6-43	8-0	8-0	10-0	10-0	10-0	8-0	8-0	10-0	12-0	15-0	15-0	"	12-00	
	Rudolfsheim — Mariahilf — Neuer Markt . . . . .	Bhf. Rudolfsbh. Gießing	5-46	8-0	8-0	10-0	10-0	10-0	8-0	8-0	10-0	12-0	15-0	15-0	Bhf. Rudolfsbh.	11-59	
	Felberstraße — Westbahnstraße — Bellaria . . . . .	Bhf. Rudolfsbh. Felberstraße	6-38	8-0	8-0	10-0	10-0	10-0	8-0	8-0	10-0	12-0	15-0	15-0	Felberstraße	12-10	
	Hadikgasse — Sechshaus — Gumpend. — Ring — Marzberg. — Hauptallee . . . . .	Bhf. Rudolfsbh. Wienzeile	5-32	7-5	7-5	10-0	7-5	10-0	10-0	7-5	7-5	7-5	15-0	15-0	Hadikgasse	10-30	
	Bhf. Wienzeile — Sechshaus — Gumpend. — Eschenbachg. — Schönbrunner Hofallee — Gießinger Hauptstraße . . . . .	Bhf. Wienzeile Penz. Viadukt	5-59	8-0	8-0	10-0	10-0	10-0	10-0	7-0	10-0	20-0	20-0	10-0	Bhf. Wienzeile Penz. Viadukt	12-02	
Bhf. Wienzeile — Rudolfsheim — Mariahilf — Babenberg . . . . .	Bhf. Wienzeile	7-35	8-0	25-0	25-0	25-0	25-0	25-0	.	.	.	.	.	Bhf. Wienzeile	8-05		
Bhf. Wienzeile — Rudolfsheim — Mariahilf — Babenberg . . . . .	Bhf. Wienzeile	6-37	8-0	8-0	10-0	10-0	10-0	8-0	8-0	10-0	12-0	15-0	10-0	Bhf. Wienzeile	12-15		



Die Genehmigung der von der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft vorgelegten Sommerfahrordnung erfolgte mit Gemeinderatsbeschluss vom 24. April.

### Fahrordnung der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft

(gültig ab 1. Mai 1903 bis auf Weiteres).

Die Wagen und Züge verkehren nach mitteleuropäischer Zeit.

#### I. Meidling Bahnhof — Mariahilferlinie — Sternwartestraße.

Erster Wagen:	ab Meidling Bahnhof . . . . .	früh	6 <sup>02</sup>
"	" Remise . . . . .	"	5 <sup>58</sup>
"	" Sternwartestraße . . . . .	"	5 <sup>40</sup>
Letzter Wagen:	ab Meidling Bahnhof mit Anschluß nach Döbling . . . . .	nachts	10 <sup>34</sup>
"	" " " " Hütteldorf und Ottakring . . . . .	"	10 <sup>44</sup>
"	" " " " ohne Anschluß an die übrigen Strecken 11 <sup>04</sup> , resp. " . . . . .	"	11 <sup>50</sup>
"	" Sternwartestraße mit Anschluß nach Hütteldorf . . . . .	"	10 <sup>50</sup>
"	" " " " bis Meidling Remise mit Anschluß nach Ottakring . . . . .	"	11 <sup>02</sup>

Der erste Wagen ab Sternwartestraße hat Anschluß an den um 6<sup>32</sup> früh von Meidling abgehenden Südbahnzug Nr. 30 b; ebenso verkehrt um 11<sup>50</sup> nachts ein Wagen im Anschlusse an den um 11<sup>41</sup> nachts in Meidling ankommenden Südbahnzug Nr. 29 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 11<sup>50</sup> nachts Wagen im Anschlusse an die ankommenden Südbahnzüge nach Bedarf abgelassen.

#### II. Mariahilferlinie — Ende Ottakring.

Erster Wagen:	ab Mariahilferlinie . . . . .	früh	6 <sup>17</sup>
"	" Ottakring Remise . . . . .	"	5 <sup>46</sup>
"	" Schottenhof . . . . .	"	5 <sup>53</sup>
Letzter Wagen:	ab Mariahilferlinie mit Anschluß nach Währing und Döbling . . . . .	nachts	10 <sup>53</sup>
"	" " " " Hütteldorf und Währing . . . . .	"	11 <sup>08</sup>
"	" Schottenhof bis Lerchenfelderlinie mit Anschluß nach Hütteldorf und Döbling . . . . .	"	10 <sup>50</sup>
"	" Schottenhof bis Lerchenfelderlinie mit Anschluß nach Meidling Remise und Währing . . . . .	"	11 <sup>00</sup>

Die Wagen folgen einander vom Betriebsbeginne bis 1<sup>40</sup> nachmittags ab Schottenhof, respektive 1<sup>05</sup> nachmittags ab Mariahilferlinie in Intervallen von 6 Minuten; dann bis 7<sup>50</sup> abends ab Schottenhof, respektive 8<sup>20</sup> 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 <sup>00</sup>
"	" Kärntnerstraße — Meidling Remise . . . . .	"	6 <sup>00</sup>
"	" Meidling Bahnhof — Kärntnerstraße . . . . .	"	6 <sup>03</sup>
"	" Meidling Remise — Kärntnerstraße . . . . .	"	5 <sup>19</sup>
Letzter Wagen:	ab Kärntnerstraße — Meidling Bahnhof . . . . .	nachts	10 <sup>42</sup>
"	" Kärntnerstraße — Meidling Remise . . . . .	11 <sup>42</sup> , resp.	12 <sup>24</sup>
"	" Meidling Bahnhof — Kärntnerstraße . . . . .	"	11 <sup>50</sup>
"	" Meidling Remise — Kärntnerstraße . . . . .	"	10 <sup>50</sup>

Der erste Wagen ab Kärntnerstraße hat Anschluß an den um 6<sup>42</sup> früh von Meidling abgehenden Südbahnzug Nr. 30 b; ebenso verkehrt um 11<sup>50</sup> nachts ein Wagen im Anschlusse an den um 11<sup>41</sup> nachts in Meidling ankommenden Südbahnzug Nr. 27 bis Kärntnerstraße.

Die Wagen folgen einander:

- in der Strecke Kärntnerstraße — Niederhoffstraße in Intervallen von 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Minuten,
- in der Strecke Niederhoffstraße — Meidling Bahnhof in Intervallen von 15 Minuten, jedoch in der Zeit von 7—9 Uhr vormittags und von 6—<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 10 Uhr abends in Intervallen von 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 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<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Minuten.

Außerdem werden an diesen Tagen ab Meidling Bahnhof noch nach 11<sup>50</sup> nachts Wagen im Anschlusse an die ankommenden Südbahnzüge nach Bedarf abgelassen.

IV. Schottenring — Döbling (Ende Gymnasiumstraße).

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 Anschlusse an den um 11 <sup>26</sup> bei der Sternwartestraße anlangenden Wagen der Gürtelstrecke . . . . .	„	11 10
	„ Schottenring bis Sternwartestraße . . . . .	„	11 30
	„ Döbling mit Anschluß nach Hütteldorf . . . . .	„	10 38
	„ Döbling mit Anschluß nach Rußdorf, Ottakring und Meidling Remise . . . . .	„	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 45
	„ Ende Liechtensteinstraße — Schottenring (v. 1. Juni b. 31. August) . . . . .	„	11 25

Die Wagen verkehren von 6<sup>15</sup> früh bis 10<sup>45</sup> 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 40
	„ 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 6<sup>15</sup> früh bis 8<sup>30</sup> abends ab Schottenring, respektive 6<sup>25</sup> früh bis 8<sup>40</sup> abends ab Sternwartestraße nach Rußdorf in Intervallen von 15 Minuten, dann bis Schluß in 30 Minuten.

VII. Flügelbahn Grinzingstraße — Heiligenstadt.

Erster Wagen:	ab Grinzingstraße — Heiligenstadt . . . . .	früh	6 14
	„ Heiligenstadt — Grinzingstraße . . . . .	„	6 35
Letzter Wagen:	ab Grinzingstraße — Heiligenstadt . . . . .	nachts	10 59
	„ Heiligenstadt — Grinzingstraße . . . . .	„	11 05

Die Wagen verkehren in beiden Fahrtrichtungen im Anschlusse 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 58
	„ Hütteldorf — Breitensee . . . . .	„	11 48

Die Züge verkehren vom Betriebsbeginne bis 10<sup>00</sup> abends ab Westbahnlinie, respektive 10<sup>40</sup> 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.

Die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft wurde jedoch ersucht, die Dienstoffahrpläne der Gemeinde zur Kenntnis zu bringen, ferner auf jeder umgebauten Strecke im zweiten Monate des elektrischen Betriebes im Einvernehmen mit dem Stadtbauamte Zählungen der Fahrgäste vorzunehmen und die Resultate derselben dem Stadtbauamte bekanntzugeben.

Ferner wurde die Zustimmung zu jenen Änderungen in den Fahrplänen vorbehalten, welche sich infolge der Eröffnung des elektrischen Betriebes einzelner Bahnlinsen ergeben.

Nach der Übernahme des Straßenbahnbetriebes durch die Gemeinde Wien hat der Gemeinderat mit Beschluß vom 14. Juli für die Zeit vom 22. Juli bis Mitte Oktober einen Fahrplan für das gesamte Netz der städtischen Straßenbahnen genehmigt.

Die Genehmigung des Winterfahrplanes für das gesamte Straßenbahnnetz erfolgte mit Gemeinderatsbeschluß vom 4. September.

Diese Fahrpläne sind am Schlusse des Werkes angeheftet.

#### 10. Betriebsdaten.

Am 30. Juni betrug die gesamte Streckenlänge der von der Siemens & Halske A.-G. betriebenen Linien 132·5 km, der von der k. k. priv. Länderbank betriebenen Linien 30·1 km.

Am Schlusse des Berichtsjahres betrug die gesamte Streckenlänge der betriebenen Linien 170·9 km.

Die Verkehrsleistung betrug 42,840.661 Wagenkilometer. Hieron entfielen auf den elektrischen Betrieb 41,609.638, u. zw. auf Motorwagen 31,183.452, auf Beiwagen 10,426.186 Wagenkilometer. Auf den Pferdebetrieb entfielen 652.315 und auf den Dampftrieb 578.708 km.

Die Gesamtzahl der im Berichtsjahre beförderten Passagiere betrug 158,288.417.

An Motorwagen standen am Ende des Berichtsjahres 945, an Beiwagen 725 im Betriebe.

Ferner waren an Fuhrwerken auf Schienen 8 Schneepflüge für elektrischen Betrieb, 36 Salzstreuwagen, 3 Lovries, 2 Raiffonwagen (Wasserwagen), an sonstigen Fuhrwerken 139 Schneepflüge, 16 Kutschierwagen, 4 Kaffawagen, 49 Wirtschaftswagen, 15 Turmwagen, 8 Proßwagen mit fahrbaren Leitern, 1 Küstwagen, 1 Kastenwagen und 2 fahrbare Leitern vorhanden.

#### 11. Betriebsangelegenheiten.

Mit Stadtratsbeschluß vom 20. Februar wurde vorbehaltlich der Zustimmung des k. k. Eisenbahnministeriums genehmigt, daß der Personenverkehr auf der Straßenbahnlinie „Schönbrunner Hofallee zwischen der Linzerstraße und Penzingerstraße“ bis auf weiteres gänzlich eingestellt und diese Strecke inzwischen nur zu Betriebszwecken verwendet werde.

Mit dem Erlasse des k. k. Eisenbahnministeriums vom 8. April, Z. 14.923/20, wurde die Bewilligung zur Einstellung des Verkehrs seitens der Eisenbahnbehörde erteilt.

Mit Gemeinderatsbeschluß vom 4. September wurde die Sektorgrenze „Lerchenfelderstraße“ für die Lastenstraßenlinie außer Kraft gesetzt, so daß die Strecke dieser Linie vom Schwarzenbergplatze bis zur Währingerstraße als eine Teilstrecke anzusehen ist.

Gleichzeitig wurde die Intradierung direkter Motorzüge vom Praterstern durch die Franzensbrückenstraße—Lastenstraßenlinie—Währingerstraße—Schottenring—Augartenstraße—Kaiser Josefstraße bis zum Praterstern angeordnet und genehmigt, daß für diese Motorzüge die Strecken „Währingerstraße—Schottengasse“ von der Schwarzspanierstraße

bis zum Ring und „Schottenring“ von der Schottengasse bis zur Augartenbrücke als ein Bestandteil der Teilstrecke „Schwarzenbergplatz—Währingerstraße“ der Lastenstraßenlinie zu gelten haben. Ferner wurde das nur aus Betriebsrücksichten veranlaßte Umsteigen: a) von den Motorzügen der Kaiserstraße auf die der Wallgasse und umgekehrt bei der ehemaligen Mariahilferlinie und b) von den Motorzügen der Linie „Festgasse“ auf die der Linie „Rosensteingasse“ und denen der Linie „Taubergasse“ auf die der Linie „Festgasse“ bei der Einmündung der Festgasse in die Ottakringerstraße für den Fahrpreistarif außer Betracht gesetzt.

#### b) Projektirte Lokalbahnen

##### 1. Lokalbahn mit elektrischem Betriebe Wien—Preßburg.

Die zwischen der Gemeinde und dem Ingenieur Tauber eingeleiteten Verhandlungen betreffend die Erwerbung der Konzession hinsichtlich der auf Wiener Gemeindegebiet liegenden Teilstrecke der projektirten Linie Wien—Preßburg, weiters des Strombezuges, der an die Gemeinde zu leistenden Abgaben und der Kaution führten im Berichtsjahre zu keinem Abschlusse.

##### 2. Straßenbahn Wien—Kagran (Ritschl & Co.).

Mit der Bahnbau- und Betriebs-Unternehmung Ritschl & Co. wurden Verhandlungen bezüglich des Abschlusses eines Übereinkommens wegen gemeinschaftlicher Benützung der Geleise der städtischen Straßenbahnen in der Strecke von der Vorgartenstraße bis auf den Praterstern eingeleitet. Der seitens des Gemeinderates genehmigte Entwurf dieses Übereinkommens wurde jedoch seitens der Zwangsverwaltung des genannten Unternehmens nicht angenommen.

##### 3. Lokalbahn Klosterneuburg—Pöhlensdorf.

Dem Ingenieur Hugo Paulitschky wurde die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine mit elektrischer oder Dampfkraft zu betreibenden schmalspurigen Bahn von Klosterneuburg über Hütteldorf-Hacking und Salmansdorf bis Pöhlensdorf seitens des k. k. Eisenbahnministeriums auf ein Jahr verlängert.

#### d) Brücken.

##### I. Neubau von Brücken und Stegen.

1. Bau des Degengassensteiges über die Vorortelinie im XVI. Bezirke. — Die im Vorjahre begonnenen Montearbeiten der Eisenkonstruktion wurden seitens der Firma Johann Janisch am 4. März zu Ende geführt. Ebenso waren bis zu diesem Termine sämtliche Zimmermanns- und Steinmearbeiten beendet. Die am 10. März unter Leitung eines Vertreters der k. k. Generalinspektion der österr. Eisenbahnen vorgenommene Belastungsprobe und Kollaudierung ergab im allgemeinen ein befriedigendes Resultat. Die Gesamtkosten des Baues beliefen sich auf 21.174 K.

2. Bau des Kleistgassensteiges über die Verbindungsbahn im III. Bezirke. — Wegen Benützung der Kat.-Parz. 1194/2 wurde mit dem Besitzer Arthur Ehrenfest zufolge Gemeinderatsbeschlusses vom 5. Februar ein Vertrag abgeschlossen. Nach Genehmigung des Detailprojektes der Eisenkonstruktion durch das k. k. Eisenbahnministerium (Erlaß vom 11. April, Z. 13.419/19) wurde am 11. Mai die politische

Begehung abgehalten und hiebei der Baukonjens ex commissione erteilt. Am 20. Juni fand die Offertverhandlung für die Vergabung der Eisenkonstruktionsarbeiten statt und wurden auf Grund des Ergebnisses derselben mit Stadtratsbeschuß vom 22. Juli die Eisenkonstruktions- und Zimmermannsarbeiten an die Firma A. Wilde & Comp. übertragen, während die restlichen Arbeiten den ständigen städtischen Kontrahenten, Herrn Baumeister Franz Daxelmüller und Steinmetzmeister Leopold Schäftner, zugewiesen wurden. Die Bauarbeiten, welche am 11. August des Berichtsjahres begonnen wurden, waren am 14. November vollendet. Am 13. November fand unter Leitung eines Vertreters der k. k. Generalinspektion der österr. Eisenbahnen die Belastungsprobe und Kollaudierung der Eisenkonstruktion statt und ergab dieselbe ein in jeder Hinsicht befriedigendes Resultat, so daß der Benützungskonsens ex commissione erteilt wurde. Am 23. November nahm Bezirksvorsteher Spitaler die feierliche Eröffnung der Brücke vor. Die Gesamtkosten dieses Brückenbaues beliefen sich auf 30.678 K, so daß gegenüber der genehmigten Kostensumme ein Ersparnis von 685 K erzielt wurde.

3. Bau der Hohen Brücke über den Tiefen Graben. Mit Gemeinde-ratsbeschuß vom 27. März wurde das Detailprojekt der Firma Anton Biro mit dem Gesamterfordernisse von 187.000 K genehmigt und beschloffen, daß die Variante A der Eisenkonstruktion (d. i. jene, die auf Überführung der Leitungen in der Fahrbahn Bedacht nimmt) zur Ausführung zu gelangen habe und zur Bekleidung der Stiegenabgang-Fassaden Mannerödorfer Stein verwendet werden solle. Die verlangten nachträglichen Einheitspreise für Spenglerarbeiten, Anschüttungsarbeiten, Granitquadern, Pöhlungsarbeiten, dann die Aufzählung für die Eisenkonstruktion mit 3 K 50 h auf den im Anbote vom 13. Oktober 1901 namhaft gemachten Einheitspreis von 42 K per 1 q wurden genehmigt und gefordert, daß die Detailpläne und Kostenanschläge für die Eisenverzierungen binnen 8 Wochen zu liefern sind und hiebei ein Maximalpreis von 10.600, bezw. 4000 K eingehalten werde. Die Baukommission für den Umbau der Brücke fand am 11. Mai statt. Bevor mit dem Baue begonnen werden konnte, mußten in der Wipplingerstraße umfangreiche Kabelverlegungsarbeiten stattfinden. Die eigentlichen Bauarbeiten wurden am 15. Juni in Angriff genommen. Dem Bauprogramme entsprechend wurde zuerst die gegen die Freyung zu gelegene Hälfte der Brücke, d. i. die Verbreiterung derselben ausgeführt. Um den Wünschen der Bewohner der Häuser der ungeraden Orientierungsnummern der Wipplingerstraße entgegen zu kommen, wurde ein eigener hölzerner Gehsteg zwischen den Häusern Wipplingerstraße Nr. 21 und 23 hergestellt. Bei den Fundierungsarbeiten stieß man in einer Tiefe von 5·50 m unter dem Niveau des Tiefen Grabens bei Dr.-Nr. 21 auf einen Sickerbrunnen, der nach dem Urteile von Sachverständigen schon in der Babenbergerzeit angelegt worden sein dürfte. Infolge dessen mußte, statt wie projektiert, auf eine Fundamenttiefe von 5·0 m auf eine solche von 8·1 m gegangen werden, da sich erst in dieser Tiefe tragfähiger grober Schotter vorfand. Der ganze Fundamentkörper wurde in Beton, das aufgehende Mauerwerk in Gneisbruchsteinen ausgeführt. Die Mauerwerksarbeiten waren für die erste Hälfte der Brücke, d. i. für die Verbreiterung bis zur Höhe der Hauptträgerunterkante der Eisenkonstruktion am 24. September vollendet, so daß nach Herstellung des Montagegerüstes für die Eisenkonstruktion am 29. September mit der Montierung der letzteren begonnen werden konnte. Diese Arbeit war am 17. Oktober vollendet.

Mit Stadtratsbeschuß vom 23. September wurden die Mehrkosten für die Tieferfundierung mit dem Gesamterfordernisse von 21.650 K 32 h genehmigt, ebenso

das mittlerweile umgearbeitete Detailprojekt für die Steinmetz-, Bildhauer- und Monierarbeiten mit dem Gesamtkostenbetrage von 16.267 K 31 h (gegenüber der ursprünglich genehmigten Summe von 14.485 K 35 h). Ferner erhielt auch das Detailprojekt für die architektonische Ausschmückung der Eisenkonstruktion mit dem Gesamterfordernisse von 10.600 K (gegenüber der ursprünglich genehmigten Summe von 8443 K 75 h) die Genehmigung. Weiters wurde der Text für eine Inschriftstafel beim Hause Dr.-Nr. 22 Wipplingerstraße, lautend: „Anno 1903 erbaut unter dem Bürgermeister Dr. Karl Lueger“ bestimmt und hiefür ein spezieller Kredit von 360 K gewidmet. Schließlich wurde noch für die Installation der elektrischen Bogen- und Glühlampen ein Kredit von 1000 K und für die jährlichen Betriebskosten ein Kredit von 1764 K genehmigt.

Wegen des Einbaues der Gas- und Wasserleitungsrohrstränge und der Kabelleitungen der Stadt Wien, der k. k. Post- und Telegraphendirektion, der Allgemeinen österreichischen und der Internationalen Elektrizitätsgesellschaft mußte der Fuhrwerksverkehr über die Wipplingerstraße zwischen Färber- und Krenngasse eingestellt werden. Gleichzeitig mit der Inangriffnahme dieser Einbauten wurde mit dem Abbruche des Mauerwerkes der alten Brücke begonnen. Für den Personenverkehr mußte ein eigener hölzerner Gehsteig gebaut werden. Nach Vollendung des Einbaues der verschiedenen Leitungen wurde am 28. Oktober mit der Betonierung und Asphaltierung der Fahrbahn und des Trottoirs der Brückenverbreiterung begonnen; am 9. November war auch diese Arbeit vollendet. Die Belastungsprobe für diese eine Brückenhälfte fand am 14. November statt und ergab ein vollständig befriedigendes Resultat, so daß der Fuhrwerksverkehr am 15. November in der Wipplingerstraße wieder eröffnet werden konnte.

Mit Stadtratsbeschluß vom 13. November wurde für die Anbringung einer Revisionsfliege ein Kredit von 915 K 45 h und für unvorhergesehene Mehrarbeiten ein Zuschußkredit von 5000 K genehmigt.

Die Abtragungsarbeiten der alten Brücke sowie die Erdaushubarbeiten waren am 14. November vollendet. Es konnte somit am 16. November mit den Betonierungsarbeiten für die Fundamente der zweiten Brückenhälfte, die hier bloß eine Tiefe von 6·70 m unter dem Niveau des Tiefen Grabens erreichten, begonnen werden. Die Mauerungsarbeiten der zweiten Hälfte der Brücke waren am 4. Dezember bereits zur Höhe der Auflagerquadern der Eisenkonstruktion fertiggestellt, so daß am 8. Dezember an die Montierung der Eisenkonstruktion der zweiten Hälfte geschritten werden konnte. Diese letztere Arbeit nahm nur 8 Tage in Anspruch. Am 17. Dezember begann die Betonierung; nach dem 27. Dezember trat dann eine so ungünstige Witterung ein, daß die Asphaltierungsarbeiten auf das nächste Jahr verschoben werden mußten. Es konnte nach diesem Stande der Bauarbeiten auf die Vollendung des gesamten Baues im Frühjahr 1904 gerechnet werden.

4. Bau der Rotenturmbrücke (Marienbrücke). — Mit dem Gemeinderatsbeschlusse vom 27. März 1901 war der Bau einer eisernen Rotbrücke für die umzubauenende Ferdinandsbrücke in Aussicht genommen worden. Als jedoch das generelle Projekt hiefür in 4 Varianten im Jänner des Berichtsjahres vorgelegt wurde, beantragten die Ämter von der Errichtung einer Rotbrücke abzusehen, dafür aber neben dem im Prinzip beschlossenen Umbaue der Ferdinands- und Aspernbrücke noch eine dritte Brücke im Zuge der Rotenturmstraße und Lilienbrunnengasse neu zu erbauen, um schon während des Umbaues der Ferdinandsbrücke den Verkehr über dieselbe ablenken

zu können. Die Verwirklichung dieses beantragten Projektes war von der raschen und zweckentsprechenden Lösung einer Reihe von Vorfragen abhängig. Speziell die Durchführung des Baues der Rotenturmbrücke hatte die Verbreiterung der Ausmündung der Lilienbrunnengasse durch Einlösung und Demolierung, bezw. Adaptierung von Realitäten und die Eröffnung einer breiten Straßenverbindung durch den „Schöllershof“, somit die



Die Hohe Brücke über den Tiefen Graben.  
Vor dem Umbau.

Parzellierung dieser letzteren Liegenschaft zur Voraussetzung. Weitere umfangreiche Häuser-einlösungen bedingte der Umbau der Ferdinandsbrücke. Glücklicherweise stellten sich den bezüglichen Verhandlungen keine unüberwindlichen Hindernisse entgegen und eine Reihe von Gemeinderatsbeschlüssen genehmigte in rascher Folge die Verhandlungsergebnisse. Es mußte aus Verkehrsrückichten die Einlösung von 6 Realitäten, d. i. Praterstraße Dr.-Nr. 2, 4 und 6, dann Untere Donaustraße Dr.-Nr. 34, ferner Lilienbrunnengasse Dr.-Nr. 1, 2 und 4 in Aussicht genommen werden.

Mit Gemeinderatsbeschluß vom 24. April wurde der Ankauf der Stierböckischen Häuser Dr.-Nr. 4 und 6 Praterstraße (identisch mit Dr.-Nr. 3 und 5 Untere Donaustraße) um den Pauschalbetrag von 320.000 K, mit Gemeinderatsbeschluß vom 26. Mai der Ankauf der Realität Dr.-Nr. 2 Praterstraße (identisch mit Dr.-Nr. 1 Untere Donaustraße), Eigentümerin Marie Leinauer, um den Pauschalpreis von 270.000 K,



Die Hohe Brücke über den Tiefen Graben.  
Nach dem Umbaue.

weilers der Ankauf der Realität Untere Donaustraße Dr.-Nr. 7, Eigentümerin Marie Skodolowsky, um den Pauschalpreis von 250.000 K genehmigt.

Mit Gemeinderatsbeschluß vom 26. Mai wurde der Ankauf der Realität Dr.-Nr. 4 Lilienbrunnengasse (Eigentümer Graf Karl Haugwitz und Gräfin Berta Chamare) um den Pauschalbetrag von 216.000 K, ferner mit Gemeinderatsbeschluß vom 26. Mai der Ankauf der Realität Dr.-Nr. 2 Lilienbrunnengasse (Eigentümer Salomon Fröschel)

um den Pauschalpreis von 280.000 K und endlich mit Gemeinderatsbeschuß vom 26. Juni der Ankauf der Realität Dr.-Nr. 1 Lilienbrunnengasse (Eigentümerin Marie Drajsche) um den Pauschalpreis von 300.000 K genehmigt.

Mit demselben Beschlusse wurde das Programm für den Umbau der 2 Brücken (Ferdinands- und Aspernbrücke) und für den Neubau der Rotenturmbrücke sowie die Parzellierung der Schöllerschen Realität genehmigt. Hierbei leistete die Firma Schöllers einen Beitrag von 165.000 K für die Einlösung der Häuser Lilienbrunnengasse Dr.-Nr. 1, 2 und 4.

Als erste zu erbauende Brücke wurde die Rotenturmbrücke mit 19 m Gesamtbreite bestimmt.

Mit Gemeinderatsbeschuß vom 16. Oktober wurde das vom Stadtbauamte verfaßte, generelle Projekt für den Neubau dieser Brücke genehmigt. Am 12. November fand die wasserrechtliche Verhandlung für den Bau dieser Brücke statt und mit Erlaß vom 1. Dezember erteilte die k. k. n.-ö. Statthalterei vorbehaltlich der Zustimmung des k. k. Eisenbahnministeriums für die Bauführungen auf Bahngrund und vorbehaltlich der Überprüfung der Brücke in statischer Hinsicht den wasserrechtlichen Konsens. Vom Stadtbauamte wurden dann Mitte Dezember die Pläne für die Vergebung der Arbeiten, bezw. für die Verfassung der Konkurrenzprojekte dem Magistrate vorgelegt.

5. Bau des Richardgassensteiges. — Das Projekt für den Bau des Richardgassensteiges wurde vom Magistrate im März der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien und der austro-belgischen Eisenbahngesellschaft übersendet. Letztere erteilte erst nach dreimaliger Urganz im Monate Dezember eine zuzagende Antwort.]

## II. Erhaltung bestehender Brücken.

### a) Donaukanalbrücken.

1. Kaiser Franz Josefs-Regierungs-Jubiläumsbrücke. — Die im Vorjahre verschobenen Anstricharbeiten wurden im Frühjahr vollendet. Die Gesamtausführungskosten beliefen sich auf 10.244 K. Im Monate Dezember des Berichtsjahres wurde ein Geleise der elektrischen Straßenbahn über die Brücke gelegt und infolge dessen die letztere vom 21. bis 27. September für den Verkehr abgesperrt. Gleichzeitig war es nötig, größere Ausbesserungsarbeiten an dem Holzstöckelpflaster auszuführen.

2. Brigittabrücke. — Die Holzstöckelpflasterung in der Zone der Straßenbahngleise mußte erneuert werden. Die Kosten hiefür beliefen sich auf 1930 K.

3. Stephaniebrücke. — Die Klinkertrottoirs wurden umgepflastert. Die Kosten hiefür beliefen sich auf 1966 K.

4. Kaiser Josefsbrücke. — Anlässlich der Überführung der Geleise der elektrischen Straßenbahn über diese Brücke wurde der vom Stadtbauamte verfaßte Kostenschlag für die Neupflasterung der bisher beschotterten Fahrbahn der kleinen anschließenden Überbrückung der Geleise der Staatseisenbahn-Gesellschaft mit Holzstöckelpflaster sowie die Umpflasterung der Klinkertrottoirs vom Magistrate mit Dekret vom 2. Mai genehmigt. (Veranschlagtes Kostenforderniß 3919 K.) Die Arbeiten wurden von den ständigen städtischen Kontrahenten John B. Blythe und Franz Kraft im Monate August vollendet.

5. Augartenbrücke. — Die restlichen Holzstöckelpflasterungsarbeiten, die im Vorjahre wegen der ungünstigen Witterung verschoben werden mußten, wurden im Frühjahr vollendet. Die Gesamtkosten aller Arbeiten vom vorigen und heurigen Jahre beliefen sich auf 22.738 K.

b) *Erhaltung sonstiger Brücken.*

1. Ungargassenbrücke. — Mit Magistratsdekret vom 5. Oktober wurde der vom Stadtbauamte vorgelegte Kostenanschlag für die Umpflasterung der Fahrbahn der Ungarbrücke mit dem Kostenbetrage von 3809 K genehmigt. Die Arbeiten wurden von den städtischen Kontrahenten Franz Kraft und Cooper & Komp. im Monate September ausgeführt.

2. Rekonstruktion der Villa-Wagnerbrücke über den Halterbach in Hütteldorf. — Der vom Stadtbauamte vorgelegte Kostenanschlag (2039 K) für die Erneuerung der Hauptträger und der Bruchstreue wurde vom Stadtrate mit Beschluß vom 11. November genehmigt und die Ausführung der Zimmermannsarbeiten dem Kontrahenten für den XII. Bezirk, Emil Pollak, übertragen, der die Arbeiten in den Monaten November und Dezember ausführte.

e) *Wasserstraßen.*1. *Donauregulierung.*

Das Jahr 1903 zeigt in seinen die Bautätigkeit der Donauregulierungs-Kommission darstellenden Ziffern einen Rückgang gegenüber den vorausgegangenen Jahren. Es hat dies seinen Grund darin, daß in den Jahren 1900, 1901 und 1902 mit großen Mitteln und in forziertem Betriebe an der Fertigstellung des großen Marchfeldschuzdammes gearbeitet wurde.

Das Ziel, den Hauptdamm samt den Rückstaudämmen bei Witzelsdorf, Stopfenreuth und am Rußbache mit möglichster Raschheit fertigzustellen, um einer Katastrophe vorzubeugen, wie sie die Jahre 1897 und 1899 in einem so kurzen Intervalle gebracht hatten, ist erreicht worden; die Arbeiten wurden durch kein Hochwasser unterbrochen und können die Bewohner des unteren Marchfeldes von nun an beim Auftreten einer Hochwassergefahr den Ereignissen ohne Bangen entgegensetzen.

Bei dieser Dammuferherstellung gelangten in den drei Baujahren von 1900 bis 1902 nahezu  $6\frac{3}{4}$  Millionen Kronen zur Verbauung. Da nun im Jahre 1903 nur mehr Ausfertigungs- und Ergänzungsarbeiten zur Ausführung kamen, mußte sich der Ausfall eines so großen Bauwerkes in der im Berichtsjahre zur Verbauung gelangten Summe auffallend bemerkbar machen und dies umsomehr, als eine andere große Aktion, die Niedrigwasserregulierung, welche für diesen Fall zum Teile hätte Ersatz bieten können, über das Stadium der Vorarbeiten nicht hinausgebracht werden konnte.

Zimmerhin war auch im Jahre 1903, wie aus den folgenden Darstellungen zu entnehmen sein wird, die Bautätigkeit der Donauregulierungs-Kommission ziemlich bedeutend.

Neben den Ergänzungs- und Vollendungsarbeiten am Marchfeldschuzdamme wurden im Hauptstrome hauptsächlich Arbeiten zum Zwecke des weiteren Ausbaues des Mittelwasserbettes, und zwar in den Strecken, wo solche Bauten noch fehlten, unter Anwendung einer möglichst sparsamen Bauweise ausgeführt, welche die bestehenden günstigen Verhältnisse des Stromlaufes erhielt und Ausartungen des Stromes zu verhindern geeignet war.

Nur in der Strecke Stein—Krems wurde ein größerer konzentrierter Bau vollendet, der bereits im Jahre 1901 begonnen worden war. Dieser Bau sollte einem ganz besonderen Zwecke, der Hebung des Schiffsverkehrs an der Steiner- und Kremser-Lände dienen und unter Anwendung der Grundsätze Girardons die Ausbildung der Schiffahrtsrinnen in einer im Voraus bestimmten Trasse längs der Stein—Kremsler Lände bezwecken. Dieser Zweck wurde erreicht. Die Dampfschiffe verkehren längs des

linken Ufers an der Seite der Städte Krems und Stein und ist auch den Ruder Schiffen das Landen an der Steiner Lände bei allen Wasserständen ermöglicht worden.

Im ganzen wurden in der n.ö. Donaustrecke von der Sperrmündung (km 136·5 oberhalb Wiens) 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 Mezling (Abschlußbau bei Gottsdorf).
3. Regulierungsbau oberhalb Pöchlarn.
4. Regulierungsbauten bei Melf.
5. Hufschlagsbau unterhalb Grimling.
6. Verbesserung der Ländeverhältnisse bei Stein und Krems.
7. Abschlußbau zwischen dem Weidenhausen und dem II. Warmbadzuschlusse.
8. Uferversicherung zwischen Säusenstein und Wallenbach (Uferversicherung bei Dirersdorf).
9. Regulierungsbau oberhalb Pöchlarn (Sicherung des Ufers oberhalb der Erlaufmündung).
10. Fortsetzung des Hufschlags- und Regulierungsbaues von Klein-Pöchlarn nach Urjahr (Sicherung des Bruchufers).
11. Rekonstruktion des Leitwerkes an der oberen Meller Au.
12. Uferversicherung an der Schall—Emmersdorfer Au.
13. Regulierungsbau nächst dem Marktschreiberbaume (Uferversicherung).
14. Fortsetzung des Regulierungsbaues nächst der Knödelhütten-Anschütt.
15. Fortsetzung und Beendigung der kurrenten Arbeiten zur Anlage des Kuchelauer Hafens.
16. Fortsetzung und Beendigung der Wasserablaufsobjekte im Kuchelauer Hafen.
17. Fortsetzung und Beendigung der Straßenherstellungen im Kuchelauer Hafen.
18. Beendigung der Arbeiten an der Kahlenberger Lände, am Ende des Kuchelauer Hafens. Die Arbeiten an der Kuchelauer Lände, die zum Zwecke des Abschlusses des Hafensplateaus gegen die Hafenausfahrt notwendig und bereits im Vorjahre begonnen worden waren, wurden im Berichtsjahre vollendet. Die Verhandlungen wegen der Überbrückung des Waldgrabens im Kahlenbergerdorf, sowie wegen des Ausbaues der Kahlenberger Lände wurden zum befriedigenden Abschlusse gebracht, so daß diese Bauten im nächsten Jahre in Angriff genommen werden können.
19. Fortsetzung der Arbeiten zur Vollendung und Ergänzung der Niedrigwasserregulierung im Wiener Durchstiche.

In der Wiener Durchstichstrecke wurden teils Buhnergänzungen vorgenommen, teils Buhnen neu hergestellt, um den Talweg am rechten Ufer zu erhalten. Da mit Ende des Berichtsjahres der Vertrag mit der Bauunternehmung zu Ende ging, wurde die Abrechnung für die in der Zeitperiode 1901—1903 von der Unternehmung an der Ergänzung der Niedrigwasserregulierung bewirkten Arbeiten durchgeführt. Die Gesamtleistung in der Zeitperiode 1901—1903 beträgt 57.728 m<sup>3</sup> Bruchstein, wovon 20.995 m<sup>3</sup> auf das Jahr 1903 entfallen. Nach dem Stande der im Herbst 1903 durchgeführten Aufnahme im Durchstiche ergibt sich die seichteste Stelle des Talweges im Durchstiche, wie im Vorjahre, am Wendelplaz unter der Reichsbrücke mit 3·7 m unter Null, während in den übrigen Teilen des Durchstiches überall Tiefen von mindestens 4·0 m unter Null angetroffen werden, so daß beim niedrigsten Schiffswasserstande 2·2 m Tauchtiefe vorhanden ist. Um diesen günstigen Zustand zu erhalten und die

Verhältnisse an den Wendepätzen unterhalb der Reichsbrücke und unterhalb der Stadlauerbrücke noch weiter zu verbessern, werden auch noch in den kommenden Jahren ergänzende Bauten vorzunehmen sein.

20. Beendigung der Hochquellenleitung im Freudenauer Hafen.

21. Herstellung eines elektrisch zu betreibenden Drehkrans für den Freudenauer Hafen. Im Wege einer beschränkten Offertauschreibung hat die Donauregulierungs-Kommission die Herstellung eines elektrisch zu betreibenden fahrbaren Drehkrans der Simmeringer Maschinenfabrik um den Pauschalbetrag von 19.642 K übertragen. Der Kran wurde bis zum Ende des Berichtsjahres in der Fabrik fertiggestellt und erübrigt nur noch die Montage.

22. Herstellung des Unterbaues für diesen Kran.

23. Setzung eiserner Haftstöcke im Freudenauer Hafen. — Im Interesse eines ungestörten Kranbetriebes und Bahnverkehrs bei dem Krane wurden an Stelle von 17 hölzernen Haftstöcken im Hafen gußeiserne Haftstöcke in eigener Regie verfertigt und mit Beton ausgegossen.

24. Ausbau des Leitwerkes nächst der Einmündung des Petroneller Wassers.

25. Begrenzungsdämme des Retentionsbeckens am Stempfelbache.

Von anderen Unternehmern wurden ausgeführt an Neubauten:

26. Betonbauten zu den Begrenzungsdämmen am Stempfelbache.

27. Klappenverschlüsse zu den Dammobjekten am Stempfelbache.

Die Verhandlungen wegen Beistellung elektrischer Energie zur Beleuchtung und Kraftübertragung im Gebiete des Freudenauer Winterhafens wurden fortgesetzt.

Der Winterstand im Freudenauer Hafen betrug mit Ende des Berichtsjahres 223 Schiffe, darunter 25 Dampfschiffe und 134 Schlepper. Die eingehobenen Winterstandsgebühren erreichten die Höhe von 7719 K 35 h.

Außer den erwähnten Neubauten wurden noch weitere 57 Erhaltungsbauten, bezw. Arbeiten zur Behebung von Elementarschäden, und zwar 12 davon in eigener Regie, ausgeführt.

#### Finanzielle Gebarung des Donauregulierungsfonds.

Mit Ende des Jahres 1902 verblieb laut Rechnungsabluß pro 1902 ein Kassereß von 70.917 K 06 h. Die Gesamteinnahmen des Jahres 1903 betragen mit Einschluß des obigen Kassereßes 5,979.821 K 53 h. Die Ausgaben des Jahres 1903 beliefen sich auf 5,915.702 K 63 h; es verblieb sonach mit Ende Dezember 1903 in Händen der Donauregulierungs-Kommission ein barer Kassereß von 64.118 K 90 h.

Die eigenen Einnahmen des Donauregulierungsfonds aus dem Erlöse verkaufter Gründe, aus den Pacht- und Mietzinjen, dem Erlöse für Materialien, Pläne und Forstprodukte zc. betragen in den Jahren 1882 bis einschließlich 1902 zusammen 19,343.639 K 47 h, im Jahre 1903 591.663 K 06 h, sonach zusammen 19,935.302 K 53 h.

Die eigenen Einnahmen des Donauregulierungsfonds im Berichtsjahre sind im einzelnen folgende:

1. Erlös aus Fondsgründen . . . . .	187.059 K 18 h
2. Kauffchillings-Interessen . . . . .	77.106 " 55 "
3. Miet- und Pachtzinse . . . . .	326.172 " 02 "
4. Erlös für Pläne . . . . .	18 " — "
5. Erlös für Materialien. . . . .	6 " — "
6. Forstnutzungen . . . . .	1.301 " 31 "

sonit zusammen . . 591.663 K 06 h

Zufolge der Beschlüsse der Donauregulierungs-Kommission sind aus diesen Einnahmen die folgenden im Berichtsjahre gemachten Ausgaben zu decken und zwar:

1. Die Steuern . . . . .	9.778 K 17 h
2. Die Auslagen für die Erhaltung der Kaiser Franz Josefsbrücke . . . . .	25.852 „ 47 „
3. Die Parzellierungs- und Anschüttungsauslagen . . . . .	52.942 „ 90 „
4. Die Regiequote . . . . .	22.000 „ — „
5. Die Passivinteressen . . . . .	104.073 „ 18 „
6. Die rückgesetzten Vorschüsse an den Baufonds . . . . .	243.655 „ 34 „
sodrin zusammen . . . . .	458.302 K 06 h

Sonach ergibt sich für das Berichtsjahr ein Überschuß von 133.361 K — h, welcher zu gleichen Teilen bereits an die drei Kurien abgeführt worden ist.

Weiters bestanden mit Ende Dezember 1903 noch folgende Aktiven des Donauregulierungsfonds (nebst dem mit Ende 1903 verbliebenen Barkasseresse von 64.118 K 90 h):

1. Die Baugründe auf dem rechten Ufer der Donau bei Wien oberhalb der Stadlauerbrücke mit einem Werte (nach Abzug der keinen Ertrag liefernden Gründe (Bäder, öffentliche Landungsplätze und öffentliche Zugänge) von . . . . .	43,926.887 K — h
2. Die Baugründe am linken Ufer im Werte von . . . . .	853.228 „ 56 „
3. Das rechtsseitige Terrain unterhalb der Stadlauerbrücke mit einem Werte (nach Abzug der ertraglosen Flächen, insbesondere des Winterhafens) von . . . . .	1,979.244 „ — „
4. Das Inundationsterrain mit einem der derzeitigen Nutzung entsprechenden Werte von . . . . .	150.000 K — h
5. Das Terrain des alten Stromes im Werte von . . . . .	1,297.500 „ — „
6. Die Kaiser Franz Josefsbrücke bewertet mit den Baukosten von . . . . .	4,898.820 „ — „
7. Das Haus des Donauregulierungsfonds am Erzherzog Karlsplatz Nr. 11 im Bauwerte (ohne Grundwert) von . . . . .	144.000 „ — „
8. Wert der Bauhütten, Inventargegenstände und Bibliothek . . . . .	61.940 „ — „
9. Forderungen der Donauregulierungs-Kommission an rückständigen und künftig fällig werdenden Kaufschillingresten, an rückständigen Zinsen zc. einschließlich des Kasseresstes . . . . .	30,829.978 „ 87 „

Die sämtlichen Aktiven ergeben somit zusammen den Betrag von 84,141.598 K 43 h

Verkauft wurden im Berichtsjahre an Grundstücken im ganzen 4236 m<sup>2</sup>.

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

Sämtliche Bauarbeiten an den Kai- und Stützmauern wurden im Laufe des Frühjahres mit Ausnahme eines Stückes bei der Kaiserbadschleuse fertig gestellt. Bei der Kaimauer wurden oberhalb der Augartenbrücke die Anschlußstücke an das bestehende Ufer ausgeführt und der Steinwurf vor den Piloten der Fundamente in der ganzen Ausdehnung der Kaimauer eingebracht.

Mit den Rekonstruktionsarbeiten an dem linken Widerlager der Augartenbrücke und mit dem Baue der freistehenden Abgangsstiege zum Vorkai dajelbst, mit dem Verlegen der Geländerpostamentsteine und der eisernen Geländer in der Strecke zwischen

Stephanie- und Ferdinandsbrücke am linken Ufer sowie mit den Mauerungsarbeiten für die zukünftige Station der Dampftramway bei der Stephaniebrücke (waren die eigentlichen, der Firma E. Groß & Komp. übertragenen Bauherstellungen in den ersten Tagen des Monats August beendet.

Die Planierungs- und Pflasterungsarbeiten am Borkai sowie die Herstellung von provisorischen Trottoirs längs der Stützmauern am linken Donaukanalufer gegen die tiefer liegende Obere und Untere Donaustraße, die Herstellung eines definitiven Trottoirs am rechten Ufer bei der Dominikanerbastei, das Überarbeiten der Ansichtsflächen der Stützmauern und andere kleinere Vollendungsarbeiten wurden Ende August abgeschlossen.

Die Baggerung des Donaukanales bis auf eine Tiefe von 3.20 m unter Nullwasser wurde fortgesetzt und war Ende Juli bis zu dem vorläufig in Aussicht genommenen Endpunkte, 800 m unterhalb der Nußdorfer Wehranlage, fertiggestellt. Der noch verbleibende Rest wird im Laufe des Jahres 1904 zur Durchführung gelangen, weil das hiebei zu gewinnende Baggerungsmateriale zu den Betonfundierungen des Wehres und der Schleuse am Kaiserbad verwendet werden soll.

Die Räumlichkeiten unter den Stiegen und Rampen am Borkai wurden fertiggestellt; das Versetzen der Türen und die Verglasung der Fenster in diesen Lokalitäten wird in den ersten Monaten des Jahres 1904 beendet sein.

Die Trottoirherstellungen, bestehend aus Saum- und Rinnalherstellungen und makadamisierten Trottoirflächen an den sämtlichen Stützmauern wurden im Sommer ausgeführt. Am 26. August und 2. September fand eine kommissionelle Besichtigung dieser Trottoirs statt; sie wurden jedoch seitens der Gemeinde Wien in die Erhaltung nicht übernommen, da anstatt gepflasterte nur makadamisierte Trottoire hergestellt worden waren.

Mit dem Gemeinderatsbeschlusse vom 26. Mai wurde die Aufstellung von 4 kleinen Bädern im Donaukanale genehmigt; dieselben sollen an folgenden Plätzen errichtet werden: Am linken Donaukanalufer bei der Augartenbrücke; am rechten Ufer zwischen der Franzens- und Sophienbrücke; bei der verlängerten Gonzagagasse und bei der Kaiser Franz Josefsbrücke.

### 3. Herstellung des österreichischen Wasserstraßennetzes.

Nachdem die Vorarbeiten für den Bau des Donau—Oder-Kanales durch die Direktion für den Bau der Wasserstraßen im Handelsministerium soweit gefördert worden waren, daß wenigstens ein Teil des Projektes der Traffenrevision unterzogen werden konnte, fand letztere für die Teilstrecke des Kanales von Wien bis Prerau mit einer Abzweigung nach Olmütz (und zwar soweit die Trasse im Lande Niederösterreich verläuft) am 13. und 17. Juli bei der n.-ö. Statthalterei in Wien statt.

Die Gemeinde Wien gab bei dieser Verhandlung durch ihre Vertreter auf Grund des Gemeinderatsbeschlusses vom 14. Juli folgende Erklärung ab:

„Das der Traffenrevision zugrunde liegende Projekt für die Teilstrecke Wien—Prerau des Donau—Oder-Kanales beschränkt sich ausschließlich darauf, den Donau—Oder-Kanal mit dem Donauströme zu verbinden und überläßt die Projektierung des Wiener Kanalhafens einem späteren Zeitpunkte. Diese Hafenanlage berührt jedoch die vitalsten wirtschaftlichen Interessen nicht nur der Gemeinde Wien, sondern auch der am Donauströme gelegenen Nachbargemeinden, sie ist von maßgebendster Bedeutung für jene großartige Entwicklung des Schiffsverkehrs auf dem Donauströme, welche von der Durchführung des Programmes der österreichischen Wasserstraßen erhofft wird und die auch die namhaften hiefür aufzuwendenden Kosten rechtfertigt.

Die Gemeinde Wien erblickt daher in der Anlage eines geeigneten, allen Rücksichten des Schiffsverkehrs entsprechenden, unmittelbar am Wiener Gemeindegebiete gelegenen Hafens die hauptsächlichste Aufgabe des Projektes, die schon im Interesse des Kanalbetriebes und dessen Rentabilität an erster Stelle zu lösen ist.

Als die einzig richtige Lösung dieser Frage erscheint nun die, daß das alte Donaubett bei Floridsdorf und das zwischen dem alten Donauströme und dem Durchstiche gelegene Gebiet (Kaisermühlen) zu einer Hafenanlage für den Donau-Oder-Kanal benützt wird. Die Herstellung des Hafens an dieser Stelle hat den besonderen Wert, daß die Verbindung des Donau-Oder-Kanales mit dem Donauströme an die Stadt Wien sowie an die unmittelbare Nähe der am Donauströme bereits bestehenden Landungsplätze der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, des städtischen Lagerhauses und der sonstigen Industrie-Etablissements zc. am Handelskai gerückt wird.

Wenn nun die Gemeinde Wien trotz dieser bedauerlichen Unvollständigkeit des Projektes gegen die gewählte Trassenführung des Kanales keine Einwendung erhebt, so geschieht dies lediglich aus dem Grunde, um nicht durch ihre Einwendungen die rascheste Inangriffnahme des großen Werkes und die endliche Verwirklichung der Wasserstraßenfrage in Österreich zu verzögern.

Die Gemeinde Wien wird zu dieser entgegenkommenden Haltung ausschließlich nur durch die beruhigenden Versprechungen bestimmt, welche von den Vertretern des k. k. Handelsministeriums und der k. k. Direktion für den Bau der Wasserstraßen bei der Verhandlung am 13. Juli abgegeben wurden; diese Versprechungen sowie auch der Inhalt des dem n.-ö. Landesauschusse befanntgegebenen Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 17. Juni 1903, Z. 282/W. St., berechtigen nach ihrer Anschauung zu der Erwartung, daß das k. k. Handelsministerium und die genannte Direktion den Bau der Floridsdorfer Hafenanlage samt deren kürzesten Verbindung mit dem Donauströme und dem Donau-Oder-Kanale selbst als ihre Aufgabe ansieht und daß die Kosten dieser einen integrierenden Bestandteil des Gesamtprojektes bildenden Hafenanlage ausschließlich aus den für die österreichischen Wasserstraßen bewilligten Mitteln bestritten werden.“

In der Zeit vom 9. bis 12. September tagte in Mannheim der VI. Verbandstag des Deutsch-Österreichisch-Ungarischen Binnenschiffahrtsverbandes, auf welchem die Gemeinde durch den Vize-Bürgermeister Dr. Josef Neumayer und den Magistratsrat Dr. August Nüchtern vertreten war.

#### 4. Wienflußregulierung.

Im Berichtsjahre wurden lediglich Ergänzungsarbeiten auf Grund des alten Baukredites ausgeführt. Weitere Arbeiten sind noch in Aussicht, die auf Grund eines eigenen von der Gemeinde Wien bewilligten Kredites in der Höhe von 2,500.000 K zur Durchführung gelangen. Am 20. Februar wurde die quantitative Schlußkollaudierung der von der Firma Schlimp & Skazil ausgeführten Arbeiten vorgenommen und im Anschlusse daran ein Übereinkommen mit dieser Firma hinsichtlich der von ihr gestellten Nachtragsforderungen getroffen. In ähnlicher Weise erfolgte der Abschluß mit der Bauunternehmung Faccanoni & Brizzi, welche die Sohlenausmauerung der Wienflußstrecke oberhalb Hiezing hergestellt hatte. Die quantitative Schlußkollaudierung dieser Arbeiten fand am 3. September statt. Am 30. Jänner wurde die Schlußkollaudierung des Weidlingauer Aufsichtsgebäudes abgehalten, am 24. April wurden die Bronze-Adler auf der Kaiser Franz Josefs-Brücke in Hiezing übernommen. Am 2. September wurden die Arbeiten für die Abdichtungsmauer bei der Traversé III nächst dem Auhofe der Schlußkollaudierung unterzogen.

Die Arbeiten für die architektonische Ausgestaltung der Wienflußregulierung nächst der Johannesgasse mit dem veranschlagten Kostenbetrage von 508.231 K nach dem vereinfachten Projekte der Architekten Ohmann & Hackhofer wurden mit Stadtratsbeschuß vom 21. Jänner der Bauunternehmung F. Marinelli & L. Faccanoni übertragen. Mit dem Stadtratsbeschuße vom 7. Mai wurden Änderungen an dem Projekte mit dem Erfordernisse von 14.965 K genehmigt. Vier Halbfiguren für die

architektonische Ausgestaltung wurden mit dem Stadtratsbeschlusse vom 9. Juli an Bildhauer vergeben. Im Laufe des Jahres wurde der größte Teil der halbrunden Mauern und der Bassinwände fertiggestellt.

Um bei niedrigen Wasserständen das Bild einer einheitlichen Wasserfläche innerhalb des Stadtparkgebietes zu erhalten, eventuell auch die Wasserfläche im Winter zum Eislaufen verwenden zu können, wurde die Aufstauung des Wassers unterhalb der Stubenbrücke mittelst eines Stauklappenwehres, das sich bei Hochwässern selbsttätig umlegt, in Antrag gebracht. Die Kosten sind mit 20.000 K veranschlagt. Mit Stadtratsbeschlusse vom 26. Februar wurden diese Arbeiten an die Firma Wilde & Co. übertragen; das Wehr war am 31. Mai fertiggestellt und wurde am 12. Juni der Benützung übergeben.

Da infolge der politischen Begehung des 3. und 4. Geleises der k. k. Staatsbahnen die Lage des Durchlasses bei der Station Hütteldorf-Bad fixiert erschien, konnte zur Herstellung einer eisernen Gehbrücke an Stelle des dort bestandenen hölzernen Steges geschritten werden. Am 27. März wurde das Projekt mit dem Kostenaufschlage von 22.547 K vorgelegt. Am 8. Juni fand die Offertverhandlung, am 9. Juli die wasserrechtliche Verhandlung statt. Am 18. Dezember wurde die Schlußkollaudierung des Brückenobjektes vollzogen. Die neue Brücke erhielt den Namen „Nikolaibrücke“.

Für die beabsichtigte Verlängerung des linksseitigen Wienflußjammelfanales vom Halterbache aufwärts bis zum Wolfen in der Au (Auhof) bei der Gemeindegrenze, wurde das Projekt mit dem Kostenanfordernisse von 130.000 K zur Vorlage gebracht.

Mit dem Gemeinderatsbeschlusse vom 6. November wurde jedoch von der Verlängerung vorläufig abgesehen und verfügt, daß bloß die Kreuzung dieses Kanales und seiner drei Notauslässe mit der Westbahn herzustellen seien, damit diese Arbeiten noch vor Ausführung des 3. und 4. Geleises vorgenommen werden. Hiefür wurde ein Kostenbetrag von 40.000 K genehmigt.

Von weiteren Arbeiten ist zu erwähnen: Die Vollendung der Telephon- und Telegraphenleitung von der Stadt bis Tullnerbach, ferner die Herstellung eines eisernen Flaggenmastes nächst dem Sperrwerke in Weidlingau, die Aufstellung von Brellsteinen auf der Mittelfahrbahn der Schönbrunnerbrücke und die Herstellung von Aufschriststafeln auf den Brücken, von entsprechenden Verbotstafeln im Bereiche der Regulierungsanlagen und die Durchführung der Hektometrierung im Wienflusse.

Ähnlich wie im Vorbassin des Wienflusses zur Abhaltung von schwimmenden Gegenständen ein eiserner Rechen ausgeführt ist, so war auch für den Mauerbach eine ähnliche Anlage zu schaffen, wofür ein Projekt mit dem Kostenaufwande von 80.000 K vorgelegt wurde. Am 7. Oktober fand die wasserrechtliche Verhandlung und am 15. September die Offertverhandlung statt, auf Grund deren Ergebnis mit Stadtratsbeschlusse vom 29. Juli die Vergebung der Arbeiten erfolgte. Infolge der ungünstigen Wasserstandsverhältnisse konnte in dem Berichtsjahre bei diesem Objekte ein bemerkenswerter Fortschritt der Bauarbeiten nicht mehr verzeichnet werden.

Mit den bereits oben erwähnten Übereinkommen von 21. April und 15. Juni wurden verschiedene zwischen der Gemeinde und der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien bestandene Streitfragen zu einer gütlichen Lösung gebracht und erscheinen dadurch auch zahlreiche die Wienflußregulierung betreffende Differenzen erledigt.

Im Laufe des Monats Oktober hat die wasserrechtliche Verhandlung über das Projekt des n.-ö. Landesaussschusses für die Regulierung des Wienflusses von Weidlingau aufwärts bis zur Vereinigung der Groß- und Dürriwn stattgefunden. Die Gemeinde Wien hat gegen das Projekt keine Einwendung erhoben, die Verhandlungen sind jedoch wegen der Beitragsleistungen der Gemeinden und der Anrainer noch nicht abgeschlossen.

Mit dem Stadtratsbeschlusse vom 5. Juni wurde dem Ansuchen der Compagnie des Eaux de Vienne um Erstreckung der Frist zur Errichtung eines zweiten Stauweihers am Mauerbache bis 1. Juni 1904 zugestimmt.

Die gelegentlich der Wienflußregulierung umgeänderte Wasserzuleitung zur Badeanstalt in Weidlingau wurde am 5. Dezember wasserrechtlich kollaudiert und übernommen.

Mit der Entscheidung der k. k. n.-ö. Statthalterei vom 12. Juli 1902, Z. 50.920, wurde die Berufung der k. k. Forst- und Domänen-Direktion in Wien gegen die von der k. k. Bezirkshauptmannschaft Hiezing-Umgebung erlassene Wienfluß-Polizeiordnung vom 3. Mai 1902, Z. 12.342, als unstatthaft zurückgewiesen.

Über den Rekurs der k. k. Forst- und Domänen-Direktion hat das k. k. Ackerbauministerium mit der Entscheidung vom 15. September 1902, Z. 21.890, die Statthalterei-Entscheidung behoben und unter Anerkennung der Klagslegitimation der genannten Direktion die Fällung einer neuerlichen instanzmäßigen Entscheidung über die erwähnte Berufung aufgetragen.

Auf Grund des Gemeinderatsbeschlusses vom 21. November 1902 hat die Gemeinde Wien im eigenen Namen, wie im Vollmachtsnamen der Kommission für Verkehrsanlagen gegen die Entscheidung des k. k. Ackerbauministeriums die Beschwerde beim k. k. Verwaltungsgerichtshofe eingebracht.

Der k. k. Verwaltungsgerichtshof hat mit dem Erkenntnisse vom 30. Juni 1903, Z. 4275, die Beschwerde gemäß §§ 2 und 21 des Gesetzes vom 22. Oktober 1875, N.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, ohne Fortsetzung des Verfahrens zurückgewiesen, weil die Gemeinde und die Kommission für Verkehrsanlagen in Wien keinen Anspruch darauf haben, daß die Wienflußverhältnisse vom wasserrechtlichen Standpunkte seitens der Aufsichtsbehörde in einer bestimmten Art geregelt werden, sondern nur darauf, daß durch die Art dieser Regelung kein gesetzwidriger Eingriff in ihre Rechts- und Interessensphäre erfolgt, die Aufsichtsbehörden daher auch jederzeit unter der gleichen Voraussetzung berechtigt erscheinen, die einmal getroffenen Verfügungen zu ändern, oder ganz zurückzuziehen, weshalb auch durch die bloße Anerkennung des Rechtes, gegen solche Verfügungen Rekurs zu ergreifen, kein Recht anderer Parteien, also im vorliegenden Falle auch kein Recht der Beschwerdeführerin verletzt werden kann.

Im Sinne der oben erwähnten Ministerial-Entscheidung hat die k. k. n.-ö. Statthalterei die k. k. Bezirkshauptmannschaft Hiezing-Umgebung angewiesen, über die von der k. k. Forst- und Domänen-Direktion vorgebrachten Einwendungen instanzmäßig zu entscheiden.

Da in dieser Statthalterei-Entscheidung der Gemeinde der Rekurs an das k. k. Ackerbauministerium offen gelassen wurde, so hat die Gemeinde auch den Rekurs an dieses eingebracht.

Dieses Ministerium hat nun mit dem Erlasse vom 19. März 1903, Z. 30.850, den Rekurs teils als unstatthaft, teils als unbegründet zurückgewiesen.

Gegen die abweisliche Entscheidung hat die Gemeinde im eigenen Namen wie im Vollmachtsnamen der Kommission für Verkehrsanlagen auf Grund des Gemeinderatsbeschlusses vom 12. Mai eine neuerliche Beschwerde an den k. k. Verwaltungsgerichtshof eingebracht.

Auch diese Beschwerde hat der k. k. Verwaltungsgerichtshof und zwar mit dem Erkenntnisse vom 30. Juni 1903, Z. 6752, nach §§ 5 und 21 des Gesetzes vom 22. Oktober 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, ohne weiteres Verfahren zurückgewiesen, weil der Beschwerde, soweit dieselbe die Legitimation des k. k. Forstärars zur Rekursführung gegen die Wienfluß-Polizeiordnung bestreitet, mit Rücksicht auf die Entscheidung des k. k. Ackerbauministeriums vom 15. September 1902, Z. 21.890, die Einwendung der entschiedenen Sache entgegensteht, und weil weiters durch die angefochtene Entscheidung, insoferne mit derselben die Anweisung der k. k. Bezirkshauptmannschaft Hiezing-Umgebung zur instanzmäßigen Entscheidung über die Einwendungen des k. k. Forstärars gegen die Wienfluß-Polizeiordnung bestätigt wurde, die Angelegenheit im administrativen instanzmäßigen Zuge nicht ausgetragen ist.

Die beiden abweislichen Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes wurden mit dem Stadtratsbeschlusse vom 23. September zur Kenntnis genommen.

Auf Grund der Entscheidungen des k. k. Verwaltungsgerichtshofes haben nun sowohl die k. k. Bezirkshauptmannschaft, als auch die k. k. Statthalterei die meritorische Entscheidung gefällt und hiebei die Einwendungen der k. k. Forst- und Domänen-Direktion zurückgewiesen. Seitens des k. k. Ackerbauministeriums ist eine weitere Entscheidung im Berichtsjahre noch nicht erlossen.

Da die k. k. Statthalterei dem Rekurse der Gemeinde gegen die Entscheidung der k. k. Bezirkshauptmannschaft Hiezing-Umgebung in Angelegenheit der Belassung mehrerer Stege über den Wienfluß im Gemeindegebiete von Hadersdorf-Weidlingau keine Folge gegeben hatte, so wurde auch hiegegen der Rekurs an das k. k. Ackerbauministerium eingebracht; die Erledigung ist noch ausständig.

Mit dem Stadtratsbeschlusse vom 26. Februar wurde die versuchsweise Verwendung der Grasfischung von den Bassinanlagen in Weidlingau für den städtischen Fuhrwerksbetrieb genehmigt; wegen der Überlassung von Sand und Schotter aus den Bassinanlagen an den XIII. Bezirk zur Straßenerhaltung wurden mit Genehmigung des Stadtrates vom 27. November die nötigen Verfügungen getroffen.

Zur Feststellung der Wasserabflußverhältnisse wurden verschiedene Meßapparate angeschafft.

Sowohl im XIII. Bezirke als auch in Weidlingau wurden entlang des Wienflusses auf größere Längen neue Schranken aufgestellt.

Im Berichtsjahre traten vielfache und heftige Niederschläge ein, die im Wienflusse zahlreiche kleine Hochwässer, anfangs Juli auch ein größeres Hochwasser sowie auch größere Wasserstände im Donaukanale zur Folge hatten.

Ohne besondere vorherige Anzeichen erfolgte am 29. Juli der Niedergang eines Teiles der linksseitigen Raimauer unterhalb der Marxerbrücke in einer Länge von zirka 70 m. Der Wiederaufbau dieses Mauerteiles mit einem Kostenaufwande von 221.627 K und die damit im Zusammenhange stehende Herstellung einer Verteilungskammer für den Endauslaß des linken Cholerakanales unterhalb der Marxerbrücke mit dem Kostenbetrage von 46.498 K wurde mit dem Gemeinderatsbeschlusse vom 4. September und dem Stadtratsbeschlusse vom 23. Oktober genehmigt. Die Arbeiten wurden im Berichtsjahre vollendet.

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

Gelegentlich der Herstellung des Kuchelauerhafens mußten die Gerinne der von der Berglehne herabführenden und die Franz-Josefsbahn kreuzenden Bäche entsprechend verlängert werden. Bei der politischen Begehung hatte die Gemeinde gefordert, daß die Donauregulierungs-Kommission am Waldgraben an einem entsprechenden Punkte oberhalb der Heiligenstädterstraße auf ihre Kosten einen Schotterfang herstelle. Die Donauregulierungs-Kommission machte nun der Gemeinde das Anbot, sie solle gegen Leistung eines Beitrages von 9000 K die Herstellung des Schotterfanges selbst übernehmen; alternativ erklärte sich die Donauregulierungs-Kommission bereit, über den Waldgraben im Zuge der Hafen-Zufahrtsstraße eine eiserne Brücke herzustellen. Der Stadtrat sprach sich mit dem Beschlusse vom 27. März für die Erbauung der Brücke aus, verlangte jedoch hierbei eine Tragfähigkeit unter Zugrundelegung eines 20 Tonnen schweren Lastwagens. Seitens der Donauregulierungs-Kommission wurde zunächst eine provisorische Furt hergestellt und sodann das den Wünschen der Gemeinde entsprechende Projekt für eine eiserne Brücke vorgelegt, welchem mit dem Stadtratsbeschlusse vom 23. November zugestimmt worden ist.

Für kurrente Erhaltungsarbeiten an Bächen und Gerinnen wurde ein Betrag von 11.646 K 19 h, für Bachräumungsarbeiten ein Betrag von 3542 K 61 h, für Ufer-Erhaltungs- und Sohlen-Rekonstruktionsarbeiten ein Betrag von 2797 K 84 h verwendet.

## B. Verkehrsmittel.

### a) Lohnfuhrwerk.

#### 1. Fiaker und Einspänner.

Auch im Berichtsjahre fanden die Verhandlungen wegen Revision des Taxtarifes sowie der Betriebsordnung für die Fiaker und Einspänner im Wiener Polizeirayon noch keinen Abschluß. Die Frage der eventuell zwangsweisen Einführung des Taxameters beschäftigte die Behörden zwar lebhaft, ohne daß es jedoch zu einer entscheidenden Verfügung in dieser Angelegenheit kam.

Die Einführung der automatischen Wegwerkaussschaltung bei den Apparaten der Internationalen Taxametergesellschaft m. b. H. in Berlin wurde gleich wie bei jenen der österreichischen Taxameterunternehmung grundsätzlich genehmigt und jener Gesellschaft zugleich bewilligt, an ihren Apparaten den Text der Fahrpreisscheibe mit jenem der Tarifstafel in ein Ganzes zu vereinigen, nachdem diese Umgestaltung weder eine Änderung des derzeit genehmigten Taxametersystems enthält, noch mit den Bestimmungen der Taxameterverordnung vom 6. Mai 1898 im Widerspruche steht.

Zum Zwecke einer leichteren Überwachung der mit Taxametern versehenen Wagen, insbesondere zur Zeit der Dunkelheit, befürwortete die k. k. Wiener Polizeidirektion den Antrag, daß bei den Wagenlaternen der Taxameterfuhrwerke die in der Richtung der Fahrt vorne befindlichen Glastafeln grünfärbig sein müssen und es wurde daher mit der Verordnung des k. k. Statthalters vom 6. Juni, Z. 56.965, diese Anordnung mit der Wirksamkeit vom 15. Juli erlassen, später jedoch infolge des Widerstrebens der Beteiligten wieder außer Kraft gesetzt.

Seitens der Taxameterlohnfuhrwerker wurde die Errichtung freier Standplätze, welche nur für das Taxameterfuhrwerk bestimmt sein sollten, angeregt. Hierüber leitete der Magistrat die Erhebungen ein, welche jedoch durchwegs ein negatives Resultat ergaben.

Die großen Mißstände, welche sich laut Anzeige der Fiakergenossenschaft beim Betriebe der Taxameterfuhrwerke herausgebildet hatten und welche insbesondere auf den Bahnhöfen sowie zur Nachtzeit zu allerlei Unzukömmlichkeiten besonders bei den verschiedenen Vergnügungsetablissemments führten, veranlaßten den Magistrat, amtliche Erhebungen hinsichtlich der Standplätze bei den Bahnhöfen und bei den Vergnügungsetablissemments vorzunehmen, welche im wesentlichen die Richtigkeit der von der Fiakergenossenschaft vorgebrachten Beschwerden ergaben und zu mehrfachen Strafamtshandlungen gegen die beteiligten Taxameterfuhrwerksunternehmer seitens der k. k. Polizeibehörde führten.

Die Zahl der mit Taxameterapparaten ausgerüsteten Einspänner belief sich im Berichtsjahre auf durchschnittlich 244, 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 228 Einspänner und 69 Fiaker, von der anderen Unternehmung 16 Einspänner und 3 Fiaker.

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 20 K per Wagen (Einspänner oder Fiaker), die Internationale Taxameterunternehmung 10 K für Fiaker und Einspänner.

Die Neusystemisierung der Fiaker- und Einspännerstandplätze des VI., XIV., und XVI. Bezirkes konnte auch in diesem Jahre noch nicht zu Ende geführt werden.

Der Betrieb der Automobilfiaker wurde im Berichtsjahre gänzlich eingestellt und erfolgte hierauf auch die Einziehung der bezüglichen Konzessionen im Sinne des § 57 der Gewerbeordnung.

Fiaker. — Neue Fiakerkonzessionen wurden nicht verliehen, dagegen wurden sämtliche 16 Lizenzen für Fiakerautomobile zurückgenommen, so daß sich die Gesamtzahl der Fiakerlizenzen (nach dem vom Magistrat geführten Kataster) am Schlusse des Jahres nur mehr auf 994 belief.

Auch die Zahl der Fiakerstandplätze erfuhr keine Vermehrung.

Den Fiakern des Standplatzes I., Wollzeile wurde die Aufstellung von 8 Wagen im untersten, neuausgebauten Teile der Wollzeile gegenüber den Häusern 39 und 41, entlang der dajelbst befindlichen Gartenanlage gestattet.

Die Fiaker des Standplatzes I., Ebendorferstraße erhielten die Erlaubnis, einige Wagen beim Rathausstellereingange in der Felderstraße aufzustellen und den Fiakern des Standplatzes I., Weihburggasse wurde die Aufstellung von 2 Wagen an der Ecke der Weihburggasse und Seilerstätte zugestanden.

Besondere Bestimmungen setzte der Magistrat hinsichtlich des Fiakerstandplatzes I., Mülkerbastei fest.

Einspänner. — Neue Einspännerkonzessionen wurden nicht verliehen; nachdem aber 7 solche Konzessionen teils zurückgenommen, teils gänzlich zurückgelegt und nicht weiter verliehen wurden, so stellte sich die Gesamtzahl der Einspännerkonzessionen (nach dem vom Magistrat geführten Kataster) mit Ende des Jahres auf 1787.

Neue Einspännerstandplätze wurden in der Falkestraße vor dem Hause Nr. 4 im I. Bezirke und vor dem Hause Harfortstraße Nr. 12 im II. Bezirke errichtet. Auf den ersteren Standplatz wurden die bisher auf die Standplätze I., Krugerstraße und I., Weihburggasse—Seilerstätte gewiesenen Taxameterinspänner überstellt.

Verlegt wurde der Einspännerstandplatz I., Eschenbachgasse Nr. 12 und zwar auf die gegenüberliegende Straßenseite vor das Haus Nr. 11. Desgleichen wurde der Wechselstandplatz III., Rennweg, zwischen Boerhave- und Eßlarnngasse auf die gegenüberliegende Straßenseite vor die Häuser 46—48 Rennweg, verlegt.

Eine Vergrößerung erfuhr der Einspännerstandplatz I., Babenbergerstraße durch Hinzunahme des Platzes vor dem Hause Babenbergerstraße Nr. 9; außerdem wurde für den Bedarfsfall die Aufstellung von Einspannern auch in der Elisabethstraße vor dem Hause Nr. 26 gestattet.

Besondere Anordnungen mußten hinsichtlich der Einspännerstandplätze I., Morzinplatz, IV., Hauptstraße, VII., Neubaugasse Nr. 1, IX., Porzellangasse, IX., Währingerstraße—Garnisonsgasse und XX., Wallensteinstraße erlassen werden.

## 2. Stadtkohn- und Kleinfuhrgewerbe.

Zu Ende des Jahres übten das Stadt-Lohnfuhrgewerbe insgesamt 322 Personen aus, welche zusammen über 1062 Lizenzen verfügten.

Um die bei der städtischen Hauptkasse geführte Evidenz über die Stadt- und Landlohnwägen sowie die Kleinfuhrwagen neu zu regeln und die Zahl der bezüglichen Lizenzen in sicherer Weise festzustellen, wurden die magistratischen Bezirksämter mit dem Erlasse der Magistratsdirektion vom 29. Jänner darauf aufmerksam gemacht, daß in Zukunft sämtliche Akten über die An- und Abschreibung von Fuhrwerkslizenzen (Kleinfuhrwägen, Stadtkohnwägen und Landkutschervägen) nicht nur der Stadtbuchhaltung, sondern auch der städtischen Hauptkasse (Zentrale) mittels videat zuzumitteln sind, um derselben fernerhin eine richtige und zweckentsprechende Evidenzführung zu ermöglichen.

Weiters wurde seitens der städtischen Buchhaltung die Warnung gemacht, daß bei manchen magistratischen Bezirksämtern bei den Anschreibungen auf Kleinfuhrlizenz häufig von dem ordnungsmäßigen Vorgange, die Jahresgebühr per 12 K 60 h auf Grund der Regierungsverordnung vom 23. Februar 1841, Z. 8828, von dem der Anschreibung vorhergehenden 1. Juli an vorzuschreiben und in der Folge die Gebühr immer ganz jährlich pro 1. Juli bis 1. Juli zu bemessen, abgegangen und sowohl Anschreibung wie Abschreibung teils halbjährig, teils auch mit dem ersten des laufenden, bezw. folgenden Monats vorgenommen wird; außerdem ist in vielen Fällen das Datum der Anschreibung überhaupt nicht ersichtlich gemacht. Da dieser ungleichmäßige Vorgang der vorzitierten Regierungsverordnung widerspricht, die Ursache zahlreicher Differenzen zwischen den Voranschreibungen der Stadtbuchhaltung, bezw. jenen der städtischen Hauptkasse ist, infolgedessen viele zeitraubende Erhebungen, bezw. Richtigstellungen nötig sind und auch sonst nicht zweckmäßig erscheint, so wurde auf diese Regierungsverordnung neuerlich hingewiesen und angeordnet, daß in Zukunft die Lizenzgebühr für Kleinfuhrlizenz ganzjährig vom letztverfloffenen 1. Juli an vorzuschreiben, die Abschreibung hingegen mit dem nächstfolgenden 1. Juli vorzunehmen und das An- bezw. Abschreibedatum in den betreffenden Akten genau einzusetzen ist.

### 3. Stellwagen.

Den allgemeinen Stellwagenverkehr besorgten im Berichtsjahre 9 Unternehmer mit zusammen 376 Lizenzen auf 41 Strecken und zwar:

1. Die Wiener General-Omnibus-Gesellschaft mit 337 Lizenzen auf 31 Linien;

2. Alois Hengl mit 15 Lizenzen auf den Linien Mauer—Wien (I., Gluckgasse), bezw. Wien, XIII., Stadtbahnstation Hiezing und XIII., Speisingerstraße—Wien (I., Gluckgasse);

3. Michael und Therese Kizlers Erben mit 16 Lizenzen auf der Linie Ottakring—Stefansplatz, bezw. zeitweise Liebhartsal—ehemalige Verchenfelderlinie;

4. Franz Bernwieser mit 2 Lizenzen auf der Strecke Böbleinsdorf (Endstation der Straßenbahn)—Salmannsdorf (Bohls Restauration in der Hameaufstraße);

5. Johann Medler mit einer Lizenz auf der Linie Fischamend—Wien (III., Hauptstraße, Hotel „roter Hahn“);

6. Mathias Köhringer mit 2 Lizenzen, von der zweiten Hälfte des Berichtsjahres an nur mehr mit einer Lizenz, auf der Linie Schwchat—Wien (I., Wollzeile);

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

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

9. 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 Kontinental“, das „Hotel Kummer“ (je eine Lizenz) und für das „Hotel Erzherzog Karl“ (eine Lizenz) die Wiener General-Omnibus-Gesellschaft.

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

Neue Konzessionen für den Betrieb des Stellfuhrgewerbes wurden nicht verliehen.

Die dem Heinrich Grafen Dubský für die Strecke Schottentor—Stadtbahnstation Hauptzollamt erteilte Automobilstellwagenkonzession wurde vom Magistrate zurückgenommen, welche Entscheidung jedoch gleich der hinsichtlich der anderen dem Vor genannten erteilten Automobilstellwagenkonzession für die Strecke Kaiser Ferdinandsplatz—Karlsplatz ausgesprochene Gewerberechtsentziehung aufgehoben, womit der Rechtsbestand dieser beiden Konzessionen im Rekurswege anerkannt wurde.

Der von der Wiener General-Omnibus-Gesellschaft im Vorjahre eingeführte Stellwagen-Nachtverkehr, wurde fortgesetzt und hiefür ein neuer Standplatz bei der Stadtbahnstation Meidling-Hauptstraße bewilligt.

Der Wiener General-Omnibus-Gesellschaft wurde über ihr Einschreiten gestattet, einen Versuch zu machen, den Fahrtarif an Sonn- und Feiertagen zu verbilligen und zwar in der Weise, daß für eine Fahrt bis einschließlich zwei Zonen an Sonn- und Feiertagen der Fahrpreis mit 12 h berechnet wird, während für die weiteren Fahrten der gewöhnliche Zonentarif in Kraft zu bleiben hat. Weiters erhielt die Wiener General-

Omnibus-Gesellschaft die Bewilligung, den Tarif für Stellwagenfahrten in den XIX. Bezirk in der Weise zu reduzieren, daß der Zonenpunkt Nußdorferlinie aufgelassen wird und die Zonen in folgender Weise eingeteilt werden: Döbling—Alserbachstraße, Alserbachstraße—Helferstorferstraße statt der bisherigen Einteilung: Döbling—Nußdorferlinie, Nußdorferlinie—Versorgungshaus, Versorgungshaus—Helferstorferstraße.

Mit der Magistrats-Entscheidung vom 16. April, Z. 5308, wurde das Ansuchen der Wiener General-Omnibus-Gesellschaft um Erteilung der Bewilligung, die Endpunkte der von der Gesellschaft konzessionsmäßig zu befahrenden Teilstrecken nach Erfordernis fallweise gegen bloße Anzeige vertauschen zu dürfen, ohne daß hiebei eine Vermehrung der in Verwendung stehenden Stellwagen, oder eine Befahrung neuer Strecken stattfindet, so daß also nur der Gesellschaft die Möglichkeit geboten werde, neue direkte Fahrverbindungen herzustellen und bestehende aufzulassen, im Hinblick auf die §§ 3, 4 und 5 der Wiener Stellwagenordnung vom 16. Dezember 1880, L.-G. u. B.-Bl. Nr. 43, als unzulässig abgewiesen. Die k. k. n.-ö. Statthalterei hat diese Entscheidung über Rekurs der genannten Gesellschaft als in der bezogenen Verordnung nicht begründet mit der Motivierung aufgehoben, daß es sich nach dem Inhalte des Einschreitens der genannten Gesellschaft nicht um eine Bewilligung auf Grund der Wiener Stellwagenordnung, sondern um eine Änderung der dieser Gesellschaft erteilten Konzessionen handelt, deren Zulässigkeit zunächst nach den Bestimmungen der Gewerbeordnung zu beurteilen ist. Ferner wurde darauf aufmerksam gemacht, daß es im öffentlichen Interesse gelegen ist, den Stellwagenverkehr dem wechselnden Bedürfnisse des Publikums anpassen zu können. Durch die Vereinigung des Stellwagenverkehrs auf vielen Linien in einer Hand ergebe sich die Möglichkeit hiefür und unterliege es daher grundsätzlich keinem Anstande, einer solchen größeren Unternehmung anstatt besonderer Konzessionen für jede zu befahrende Teilstrecke etwa eine einzige Konzession für alle zu befahrenden Strecken unter Zugestehung einer gewissen Freiheit in der Aufteilung der Gesamtzahl der im Verkehr stehenden Wagen auf die einzelnen Teilstrecken sowie in der direkten Verbindung der zu befahrenden Stationen zu verleihen. Die §§ 3, 4 und 5 der Wiener Stellwagenordnung seien in dieser Beziehung kein Hindernis.

Im Einvernehmen mit der k. k. Polizeidirektion wurde der Wiener General-Omnibus-Gesellschaft über ihr Einschreiten die Berechtigung erteilt, im Bedarfsfalle einzelne der ihr verliehenen Omnibusrouten zu verkürzen und zwei so verkürzte Routen zu einer Route zusammenzuziehen, dies jedoch nur unter der Voraussetzung, daß

1. Auf den Strecken, auf welchen nicht die volle Anzahl Wagen der erteilten Konzessionen verkehren, der vorgeschriebene Fahrplan eingehalten werde;
2. die gesamte Anzahl der im Betriebe befindlichen Omnibusse die der Gesellschaft bewilligte Anzahl Lizenzen nicht überschreitet;
3. keine Straßen befahren werden, deren Befahrung nicht für den Omnibusverkehr behördlich bewilligt worden ist;
4. nur zu den Standplätzen verkehrt wird, die der Gesellschaft behördlich bewilligt worden sind;
5. von dem Verkehre auf einer verkürzten Route, resp. von der Zusammenziehung zweier verkürzter Routen in eine, vorher die Anzeige an die Mag.-Abt. XVII sowie an die k. k. Polizeidirektion erstattet wird.

Der Wiener General-Omnibus-Gesellschaft wurde ferner bewilligt, auch mit den vom VI. und VII. Bezirke kommenden Stellwagen, welche bisher über den Lobkowitzplatz und durch die Spiegelgasse zum Stefansplatze fahren, in Zukunft durch die Kärntnerstraße zum Stefansplatze zu fahren.

Der Stellfuhrinhaber Franz Bernwieser erhielt auch für die Zeit vom 1. August 1903 bis Ende Juli 1904 die ihm bereits in den früheren Jahren zugesprochene Subvention von 1200 K für die Aufrechthaltung des Stellwagenverkehrs zwischen Pöbleinsdorf und Salmansdorf zuerkannt.

Gänzlich eingestellt wurde im Berichtsjahre die bisher bereits in den Wintermonaten aufgelassene Stellwagenverbindung auf der Strecke Meidlinger Südbahnhof—Hotel „Englischer Hof“ der Wiener General-Omnibus-Gesellschaft.

Nur während der Winterszeit ruhte der Betrieb auf der ebenfalls von der Wiener General-Omnibus-Gesellschaft befahrenen Strecke Stefansplatz—Aspangbahnhof.

Verkürzt wurde die Fahrstrecke Brigittenau—Sechshauerstraße der Wiener General-Omnibus-Gesellschaft auf die Strecke Brigittenau—Stadtbahnstation Gumpendorferstraße.

Eine Änderung der Fahrroute trat ein hinsichtlich der Stellwagenstrecke XIII., Schwendergasse—St. Marx der Wiener General-Omnibus-Gesellschaft, indem bewilligt wurde, daß die Stellwagen vom Stefansplatze ab anstatt wie bisher durch die Churhausgasse, Singerstraße, Liebenberggasse und über den Parkring, fernerhin durch die Rotenturmstraße und Wollzeile zum Standplatze III., Hauptstraße fahren dürfen.

Neue Stellwagen-Standplätze wurden nicht zugewiesen; nur die Aufstellung von Umspannpferden wurde der Wiener General-Omnibus-Gesellschaft zuerst in der Hormayrgasse vor den Häusern Nr. 5 und 7 und später in der Rößergasse vor dem Hause Nr. 31 gestattet.

Ein Automobil-Stellwagenverkehr entwickelte sich nicht. Das Gesuch des Ferdinand Hajek 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 konnte auch im Berichtsjahre nicht erledigt werden.

## b) Verkehr auf dem Donauströme und Donaukanale.

### 1. Donauström.

Mit dem Statthaltereierlasse vom 3. März, Z. 18.060, wurde eine provisorische Hafensordnung für den Winterhafen in der Freudenau genehmigt.

Mit dem Statthaltereierlasse vom 27. April, Z. 41.573, wurde mit Bezug auf das Ergebnis der kommissionellen Verhandlung vom 17. April eine Rundmachung über den Verkehr im Wiener Donaukanale erlassen und zugleich entschieden, daß dem Ansuchen der k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft um Enthebung der Beistellung der Signalisierung bei der Strommeisterei Kuchelau nur insoweit Folge gegeben wird, als diese bei geschlossener Absperrvorrichtung in Rußdorf entfallen kann.

Ferner wurde entschieden, daß die Donauregulierungs-Kommission im Verwaltungswege nicht verhalten werden kann, die von der Donaukanal-Inspektion verlangte Ankerwache und die Abisoposten zu zahlen, da dies nur im Interesse der Ruderschiffahrt erforderlich sei. Sollten die Interessenten der Ruderschiffahrt dafür halten, daß durch die Bauten der Donauregulierungs-Kommission ihnen Mehrkosten infolge der Beistellung der Ankerwachen und Abisoposten erwachsen, so hätten selbe ihre Schadenersatzansprüche im Zivilrechtswege geltend zu machen.

Von Seite des k. k. Binnenschiffahrts-Inspektorates wurde an die Gemeinde Wien mit Note vom 30. Mai das Ersuchen gestellt, für die demnächst in Aussicht genommene

Umarbeitung der strompolizeilichen Vorschriften für den Verkehr auf der Donau (vom 31. August 1874, R.-G.-Bl. Nr. 122, bezw. vom 20. Oktober 1892, R.-G.-Bl. Nr. 194) motivierte Anträge zu stellen. Der Magistrat kam diesem Ersuchen mit der Note vom 22. Oktober nach Anhörung der Interessenten der Ruder- und Floßschiffahrt nach.

Infolge des Hochwassers am 11. Juli hatte sich der in Benützung der Pester Firma Julius Meleghy stehende Bagger in Langenzersdorf (Stromkilometer 9) losgerissen und war bei Stromkilometer 3 am rechten Ufer oberhalb der Kaiser Franz Josefsbrücke gestrandet, so daß er daselbst ein Schiffahrtshindernis bildete. Außerdem wurde beim Heruntertreiben auch die Eisenkonstruktion der Nordwestbahnbrücke beschädigt. Über Auftrag des Magistrates wurde am 30. Juli mit den Hebungsarbeiten begonnen, die bis 2. Oktober dauerten, mit welchem Tage das Schiffahrtshindernis beseitigt wurde.

Mit Statthaltereierlaß vom 23. Juli, Z. 73.170, wurde eine Rundmachung wegen Verhütung der böswilligen Beschädigung von Schiffahrtszeichen (Bojen und Schwimmer) erlassen.

Wegen Entfernung einzelner Schiffahrtshindernisse im zweiten Stromfelde der Nordwestbahnbrücke wurden in der zweiten Hälfte des November verschiedene Räumungsarbeiten ausgeführt und es war während der Dauer derselben die Schiffahrt auf das erste Stromfeld beschränkt.

## 2. Donaukanal.

Über Ansuchen der Gemeinde Wien um Überlassung der bisherigen ärarischen Überfuhr in der Freudenau unterhalb der Stadlauerbrücke wurde mit Statthaltereierlaß vom 28. November der Gemeinde Wien die Konzession zum Betriebe dieser Überfuhr verliehen.

Das Ansuchen der Theresia Leeb und Genossen um Genehmigung einer Überfuhr bei der Haltestelle Rosshauerlande wurde mit Statthaltereierlaß vom 28. Mai abschlägig beschieden, hingegen dem Ansuchen des Franz Rčinar um Verleihung einer Konzession für den Betrieb einer neuen Propeller-Überfuhr zwischen der hinteren Zollamtsstraße und Ulrichgasse mit Statthaltereierlaß vom 20. Juli Folge gegeben.

Bei der am 28. November stattgehabten Kommission wegen Aktivierung eines Winterländeplasses für Benzin- und Petroleumschiffe der Süddeutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft oberhalb der städtischen thermo-chemischen Anstalt wurde von der Gemeinde Wien mit Rücksicht auf den Betrieb der städtischen Elektrizitätswerke und deren Versorgung mit Nutzwasser aus dem Donaukanale Protest gegen die Anlage eines solchen Ländeplasses in der nächsten Nähe der städtischen Werke eingelegt.

Über die neuerliche Eingabe des Anton Orley wegen Aktivierung von Propeller-Überfuhren und Fahrten im Donaukanale wurde mit Statthaltereierlaß vom 27. Jänner bekanntgegeben, daß prinzipiell keine Einwendung gegen die Aktivierung derselben vorliegt, daß aber zur Erteilung der Konzession vorerst die Vorlage eines Detailprojektes nötig ist.

Wegen Beschränkung des freien Ruderschiffahrtsverkehrs im Wiener Donaukanale unterhalb der Augartenbrücke wurde von der Statthalterei im April 1903 nachfolgende Rundmachung erlassen:

Zum Zwecke eines gesicherten Betriebes der derzeit in Ausführung begriffenen Bauarbeiten im Wiener Donaukanale wird für die heurige Schiffahrtsperiode nachfolgendes verordnet:

1. Der freie Ruderschiffahrtsverkehr ist auf folgende Tage und Stunden beschränkt: Sonntag von 9 Uhr vormittags bis 1 Uhr nachmittags; Mittwoch, und zwar in der Zeit bis 15. Oktober 1903 von 4 Uhr nachmittags bis 1/2 8 Uhr abends, eventuell bis zum Eintritte der Dämmerung; vom

15. Oktober 1903 ab jedoch von 12 Uhr mittags bis 2 Uhr nachmittags. Für den Fall, als bei geöffneter Absperrvorrichtung die Einfahrt in den Wiener Donaukanal direkt erfolgt, ist der freie Ruderschiffverkehrsverkehr unterhalb der Augartenbrücke an Sonntagen in der Zeit von  $\frac{1}{2}$  8 Uhr früh bis 1 Uhr nachmittags gestattet.

2. Die Durchfahrt durch die Ferdinandsbrücke ist nur in der rechtsseitigen Brückenöffnung gestattet und sind die zur Ausführung der Bauarbeiten erforderlichen schwimmenden Betriebsmittel während der vorbezeichneten Zeiträume vom rechten Donaukanalufer derart zu verstellen, daß der Schiffsverkehrsverkehr ungehindert erfolgen kann.

3. Die Ankunft jedes Rudersfahrzeuges, das am Mittwoch in die Donaukanalstrecke unterhalb der Augartenbrücke einfahren will, ist tagsvorher der k. k. Donaukanal-Inspektion in Rudsdorf telegraphisch anzuzeigen. Diese Telegramme haben zu enthalten: Gattung des Fahrzeuges, Name des Schiffsführers und Zeit der Ankunft.

4. Diese Vorschriften finden auf die mit Pferden betriebenen Gegenzüge keine Anwendung.

## C. Straßenpolizei.

### a) Kundmachungen.

Im Berichtsjahre wurden auf Grund der Bestimmungen des § 100 des Gemeindestatuts vom 24. März 1900, L.-G. und W.-Bl. Nr. 17, seitens des Magistrates nachstehende straßenpolizeiliche Verfügungen getroffen:

1. Kundmachung vom 12. Jänner, M.-Abt. IV, Z. 2926/02, betreffend das Befahren des zwischen der Fleischmann- und der Großen Neugasse im IV. Bezirke gelegenen Teiles der Hechtengasse, welcher Straßenteil gleichzeitig durch Errichtung von Schranken abgesperrt wurde.

2. Kundmachung vom 14. März, M.-Abt. IV, Z. 90.380/01, betreffend den Verkehr des Kofaksfuhrwerkes zu den städtischen Gaswerken im III. Bezirke, welches in Zukunft mit Vermeidung der Feldwege des Erdbergermaies ausschließlich durch die Czizinggasse, Meichelstraße, Kopalgasse und Simmeringer Hauptstraße zu fahren hat.

3. Kundmachung vom 16. Juni, M.-Abt. IV, Z. 1602/03, betreffend das Befahren des Pratersternes im II. Bezirke durch Schwerfuhrwerk; hiebei wird angeordnet, daß das von der Kronprinz Rudolfstraße im II. Bezirke kommende und gegen den nördlichen Teil des II. Bezirkes, oder gegen die Bezirke VIII, IX und XVI—XX verkehrende Lastenfuhrwerk, sowohl in beladenem als auch unbeladenem Zustande ausschließlich die neue Verbindungsstraße zwischen der Kronprinz Rudolf- und der Nordbahnstraße zu benützen und sohin, insoweit es nicht in der Nordbahnstraße weiterfährt, durch die Kleine Stadtgutgasse, Große Stadtgutgasse, Castellezgasse, Obere Augartenstraße, Untere Augartenstraße zur Augartenbrücke, bezw. durch die Obere Augartenstraße, Klosterneuburgerstraße, Wallensteinstraße zur Brigittabrücke zu fahren hat. Der gleiche Weg ist auch von den aus den genannten Bezirken zur Kronprinz Rudolfstraße verkehrenden Lastenfuhrwerken einzuhalten. Gleichzeitig wird die bisherige Durchfahrt durch die Malz- und Schreigasse nach beiden Richtungen für das Lastenfuhrwerk ausnahmslos verboten.

4. Kundmachung vom 16. Juni, M.-Abt. IV, Z. 662/03, betreffend die Durchfahrt durch die Felberstraße im XIV. und XV. Bezirke, welche für Heu- und Strohfuhrwerke verboten wird, wobei dieselben ausschließlich die Goldschlagstraße zu benützen haben.

5. Kundmachung vom 3. Juli, M.-Abt. IV, Z. 1202/03, betreffend das Verbot des Befahrens der Wagbrücke in der Hans Sachsgasse im XVIII. Bezirke mit Wagen, welche nicht zum Abwägen kommen sollen.

6. Kundmachung vom 26. Juli, M.-Abt. IV, Z. 1706/02, betreffend das Verbot der Durchfahrt von Schwerfuhrwerk durch die Leidesdorfgasse im XIX. Bezirke sowie das schnelle Fahren in dieser Gasse.

7. Kundmachung vom 1. September, M.-Abt. IV, Z. 2330/03, betreffend das Verbot des Verkehrs von Schwerfuhrwerk durch die Steinhage- und Seumegasse im XII. Bezirke; dieses Fuhrwerk hat nunmehr ausschließlich durch die Arndtstraße und über den Gürtel zu fahren.

8. Kundmachung vom 11. November, M.-Abt. IV, Z. 2977/03, betreffend das Verbot der Durchfahrt von Schwerfuhrwerk durch die Sechshausenstraße im XIV. Bezirke zwischen dem Sechshausergürtel und der Stiebergasse. Gleichzeitig wird angeordnet, daß derartige Fuhrwerke ausschließlich die Ullmannstraße zu benutzen haben.

9. Kundmachung vom 5. Dezember, M.-Abt. IV, Z. 1392/02, betreffend das Verbot des Verkehrs des aus dem II., IX. und XX. Bezirke kommenden, durch die Alserbachstraße und Spitalgasse gegen den VIII. Bezirk und die Gürtelstraße fahrenden sowie auch des in entgegengesetzter Richtung verkehrenden Schwerfuhrwerkes durch die Alserstraße; dasselbe hat ausschließlich die Lazarettgasse und den Zimmermannsplatz zu benutzen.

#### b) Fuhrwerksverkehr.

Die vielfachen Beschwerden über die Unzukömmlichkeiten und Gefahren, welche aus dem allzurachen Verkehre von Automobilen entstehen, veranlaßten die Vertretungen fast sämtlicher Gemeindebezirke Wiens, eine entsprechende Abhilfe zu fordern, insbesondere wurde die Einführung des Nummernzwanges für die Automobile verlangt. Der Magistrat hat die bezüglichen Eingaben der k. k. Polizei-Direktion als der hiefür kompetenten Behörde abgetreten, doch ist im Berichtsjahre eine Erledigung hierüber nicht bekannt geworden.

Über mehrfach geäußerte Klagen der Bezirksvertretungen wegen der durch den Verkehr von Kabswagen hervorgerufenen Verunreinigungen von Straßen wurden die magistratischen Bezirksämter angewiesen, bei vorkommenden Anzeigen mit strengen Strafen zur Bekämpfung des Übelstandes vorzugehen.

#### c) Genehmigung städtischen Straßengrundes durch Private.

Für die Inanspruchnahme städtischen Straßengrundes durch Private sowie für die Anbringung von privaten Objekten, welche in den Luftraum der öffentlichen Straßen hineinragen, ist die Bewilligung des Magistrates, bezw. der magistratischen Bezirksämter erforderlich.

Solche Genehmigungen wurden erteilt: zur Herstellung von Kellereinwurfhächten 39, Lichteinfallöffnungen 47, Vorlegstufen 82, Risaliten 69, Schienengeleisen über das Trottoir 4, Gewölbspotalen und -Dekorationen mit Plachen 194, ohne Plachen 105, Sonnenschutzplachen 137, Schaukästen 399, Gewölbspotalaternen 817, Steckschildern 673; zur Errichtung von Kiosken und Trinkhallen 3; zur Aufstellung von Tischen auf dem Trottoire 298, Handwagen 70, Tribünen 35, Flaggenmasten 9, Verkaufständen 358; für die Materiallagerung bei Bauten 240; für die Einmündung von Hauskanälen in den Straßengraben 699.

Hinsichtlich des Einbaues von Kabeln und Rohrpostleitungen sind die Angaben in den Abschnitten X D. und XV B., hinsichtlich des Einbaues von Gasrohren durch Privatgesellschaften im Abjaze XV A. enthalten.

Die Frage der Neuregelung der Plazzinse hat auch im Berichtsjahre keine Erledigung gefunden, da die angekündigte Novelle zum Preßgesetze, welche das Ankündigungsweisen betreffende Bestimmungen enthält, im Jahre 1903 noch nicht erschienen ist.

### 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 25·292 km erfahren. Die Gesamtlänge der Luftleitungen hat um 1·628 km, die der Kabelleitungen um 23·664 km zugenommen. Am Schlusse des Berichtsjahres betrug die erstere 669·687 km, die letztere 290·776 km. Der Gesamtbestand des städtischen Telegraphen- und Telephonnetzes betrug 960·463 km. Die Gesamtzahl der Feuerwehr-Telegraphenstationen betrug 47, die der Telephonstationen 249, die der automatischen und Induktions-Feuermeldestellen 536. Die Gesamtzahl der städtischen Feuermeldestellen belief sich daher auf 832.

Mit Ende des Jahres war die Gemeinde Wien Abonnentin von 212 staatlichen Telephonsprechstellen mit 73 Nebenstationen. Der Zuwachs gegen das Vorjahr betrifft hauptsächlich Anschlüsse der städtischen Straßenbahnen und der städtischen Elektrizitätswerke.

Die Zahl der Privattelephon- und Signalanlagen betrug, da weder neue derartige Anlagen errichtet, noch bestehende aufgelassen wurden, wie im Vorjahre 45.

Behufs Bewilligungen von Kabelleitungen, Rohrpostanlagen, Aufstellung von Leitungssäulen u. wurden 48 kommissionelle Votalausenscheine und über 500 Erhebungen vorgenommen. Die Rohrpost erfuhr durch eine Neuanlage von 1·105 km eine Erhöhung auf 60·078 km.

Die staatlichen Kabelleitungen erfuhren eine Erweiterung um 30·855 km; die Gesamtlänge der staatlichen Kabeltraffen betrug Ende des Berichtsjahres 166·758 km.

Der scheinbare Widerspruch mit der im Vorjahre ausgewiesenen analogen Ziffer ist dadurch zu erklären, daß einerseits Kabel entfernt, andererseits in verschiedenen Rünetten liegende Kabel in einer Rünette vereinigt wurden.

Auf die Zusammenlegung verschiedener in derselben Straße eingebauter Kabelleitungen, welche demselben Eigentümer gehören, wird seitens der städtischen Organe überall dort gedrungen, wo sich die Möglichkeit der Durchführung ergibt, um auf diese Weise ein geordnetes System in die unter dem Straßenniveau befindlichen Objekte zu bringen.

Das Verhältnis zwischen der k. k. Staats Telegraphenverwaltung und der Gemeinde Wien war im allgemeinen ein gutes, nachdem, wie bereits im vorjährigen Berichte ausgeführt wurde, die gegenseitigen Rechte und Pflichten durch Erneuerung des Übereinkommens vom 26. März 1898, S.-M.-Z. 3715, bezw. Rückziehung der Kündigung desselben und durch das Protokoll vom 24. Februar 1902 festgelegt worden waren.

### E. Öffentliche Uhren.

Im Berichtsjahre wurde eine transparente Ständeruhr auf dem Platze vor der Kirche in den Raifermühlen errichtet und je eine solche Uhr an der Neulerchenfelder Pfarrkirche im XVI. Bezirke und an der Kanisiuskirche im IX. Bezirke hergestellt.

Die Turmuhren an der Pfarrkirche zu „St. Dithmar“ im III., „St. Josef“ im V., „St. Laurenz“ im VII., an der Pfarrkirche in Ober=St. Veit im XIII. und an der Pfarrkirche „zur heiligen Familie“ im XVI. Bezirke wurden mit transparenten Zifferblättern versehen und elektrisch beleuchtet.

Schließlich wurde die Herstellung einer Signalleitung zur Abgabe des Mittagszeichens in sämtlichen Bezirken veranlaßt.