

## X. Verkehrswege und Verkehrsmittel.

### A. Verkehrswege.

#### a) Gemeindestraßen.

##### 1. Straßenbenennungen.

Im Berichtsjahre wurden neu benannt:

Im II. Bezirke: Josef Gall-Gasse, der neueröffnete Straßenzug, welcher bei Dr.-Nr. 19 b der Schüttelstraße abzweigt und nach Überquerung der Valeriestraße bis zur Prater-Gürtelstraße führt, nach dem am 9. Mai 1898 in Wien verstorbenen Schriftsteller und Begründer der „Rathaus-Korrespondenz“, Josef Gall;

im V. Bezirke: Grünwaldgasse, die neu eröffnete Gasse, welche bei Dr.-Nr. 1 der Reinprechtsdorferstraße abzweigt und zur verlängerten Kohlstraße führt, nach dem im Jahre 1903 verstorbenen verdienstvollen Pfarrer von St. Florian im V. Bezirke, Josef Grünwald; St. Johann-Park, die Gartenanlage vor der ehemaligen Schönbrunnerlinie im V. Bezirke zwischen der Schönbrunnerstraße, dem Gauzendorfergürtel, der Flußgasse und der St. Johann-Gasse, nach der in der Nähe befindlichen St. Johann-Kapelle; St. Johann-Gasse, der in Fortsetzung der Moritzgasse neu eröffnete Straßenzug, welcher in seiner späteren Vervollständigung bis zur Brauhausgasse reichen wird, einschließlich des von der Schönbrunnerstraße bis zur Flußgasse reichenden Teiles des derzeit Moritzgasse benannten Straßenzuges;

im XII. Bezirke: Altmannsdorfer Anger, der neueröffnete Straßenzug im XII. Bezirke, welcher bei dem Hause Nr. 171 der Breitenfurterstraße abzweigt und in seiner Fortsetzung bis zu einem projektierten Platze im X. Bezirke führen soll; Wittmayergasse, der neueröffnete Straßenzug von der Wienerbergstraße entlang der Wien-Pottendorferbahn bis zur Donauländebahn führend, nach dem ehemaligen, um die bestandene Gemeinde Altmannsdorf verdienten Pfarrer von Altmannsdorf, Josef Wittmayer;

im XIII. Bezirke: Costenoblegasse, die neueröffnete Gasse, bei dem Hause Nr. 123 der Hiepingner Hauptstraße abzweigend bis zu dem projektierten Platze in der Trazerberggasse, nach dem im Jahre 1837 in Wien geborenen und im verfloßenen Jahre verstorbenen Stadtrate und Bildhauer Karl Costenoble; Flößersteigbrücke, die im Bau begriffene eiserne Straßenbrücke, welche über die Ameisbachzeile im Zuge des Flößersteiges führt; Hackinghof, die bei der Realität Einl.-Bl. 123 bezw. 124, Grundbuch Hacking, gegenüber dem Badhause von der Ruhoffstraße abzweigende, in eine

platzartige Erweiterung endigende Gasse; Streckerplatz, der neugeschaffene Platz auf der Area des aufgelassenen Friedhofes in Ober=St. Veit, zwischen der Luffhoffstraße und Rohrbacherstraße im XIII. Bezirke samt der diesen Platz in einem Bogen begrenzenden Straße, nach dem am 18. Juni 1816 in Ruffelsheim am Main geborenen, um die bestandene Gemeinde Ober=St. Veit verdienten, im Jänner 1908 verstorbenen ehemaligen Bürgermeister von Ober=St. Veit, Alexander Strecker; Versorgungsheimstraße, der Straßenzug von der Viraghigasse zum Hauptportale des Lainzer Versorgungsheimes.

im XIX. Bezirke: An den langen Lüssen, die in Grinzing derzeit bestehende Friedhoffstraße, nach dem bestandenen Niednamen; Holzgasse, die neueröffnete Gasse im XIX. Bezirke, welche bei den Häusern Nr. 59 und 61 der Siebingerstraße nach Süden hin abzweigt und gegen den Arbesbach zu bis zu der projektierten öffentlichen Gartenanlage führt, nach dem um die Befreiung Wiens vom Türkenjoch im Jahre 1683 hochverdienten Feldmarschall Holz; Saarplatz, der bisher unbenannte Platz zwischen der Silbergasse, Pfarrwiesengasse und Hohenauergasse im XIX. Bezirke, nach dem am 24. Juli 1907 verstorbenen österreichischen Dichter Ferdinand von Saar.

Als Verlängerungen schon bestehender benannter Verkehrsadern wurden neu benannt:

Im II. Bezirke: Novaragasse, Durchbruch (Verlängerung bis zur Taborstraße); Weintraubengasse, Eröffnung des Teiles von Dr.=Nr. 31 bis in die Nähe der Rotensterngasse;

im III. Bezirke: Rennweg, Verlängerung von der Aspangstraße bis zur Landstraße Hauptstraße; Aspangstraße, Verlängerung von der Hafengasse bis zum Rennweg; Klimschgasse, Verlängerung von der Boerhabegasse bis zur Stanislausgasse; Paracelsusgasse, Verlängerung von der Löwengasse bis zur Unteren Weißgärberstraße; Blütengasse, Verlängerung von der Löwengasse bis zur Unteren Weißgärberstraße;

im IV. Bezirke: Schelleingasse, Verlängerung durch Grundabtretungen von den E.=B. 875, 877, 879, 145 und 48;

im V. Bezirke: Brandmayergasse, Verlängerung zwischen Einsiedlergasse und Diehlgasse; Brauhausgasse, Verlängerung in dem Teile zwischen der Kamperstorfergasse und der Grohngasse (derzeit noch Sackgasse);

im VI. Bezirke: Hornbostelgasse, Verlängerung über die ehemalige Gumpendorfer Schlachthausrealität, zwischen der Mollard= und Ufergasse;

im XI. Bezirke: Geiereckstraße, bei Dr.=Nr. 14 der Geißelbergstraße, als Fortsetzung der Geiereckstraße, gegen den Werkstättenweg abzweigend;

im XII. Bezirke: Flurschützgasse, Verlängerung bis zur Altmayergasse;

im XIII. Bezirke: Guttengasse, Verlängerung zwischen Breitenfeerstraße und Steinbruchgasse;

im XX. Bezirke: Pappenheimgasse, Verlängerung von der Jägerstraße bis zur Klosterneuburgerstraße.

Umbenannt wurden:

Im III. Bezirke: Karl Borromäus=Platz, ehemaliger Gemeindeplatz, umbenannt mit Rücksicht auf die geplante Aufstellung des Karl Borromäus=Brunnens dortselbst, nach dem heilig gesprochenen Karl Grafen Borromäus; Schwalbengasse, Umbenennung der Dietrichgasse zwischen Erdbergerstraße und Erdbergerlande;

im V. Bezirke: Margaretengürtel, der Straßenzug „Wiednergürtel“ in der Strecke von der Blechturmgaſſe (Grenze des IV. und V. Bezirkes) bis zum Maßleinsdorferplaz;

die Bezeichnung „Gaudenzdorfer-Gürtel“ wurde aufgelassen; die in den V. Bezirk fallenden Teile wurden in die Bezeichnung „Margaretengürtel“ die in den XII. Bezirk fallenden Teile in die Bezeichnung „Dunklergaſſe“ einbezogen;

im X. Bezirke: Reilreichgaſſe, Umbenennung des derzeit „Brunnweg“ benannten Verkehrsweges, in der Strecke von der projektierten Stadtbahnlinie bis zur Gemeindegrenze führend, eine natürliche Fortsetzung der Reilreichgaſſe bildend;

im XII. Bezirke: Grünberggaſſe, Umbenennung der Zenogaſſe; Murlingengaſſe, Umbenennung der Michalowiſſegaſſe; Zenogaſſe, Umbenennung der Grünberggaſſe;

im XIII. Bezirke: Waidhauſenſtraße, Umbenennung der Friedhofſtraße in Baumgarten, nach dem Ried, den dieſe Straße durchzieht;

im XVI. Bezirke: Haſsburgplaz, Umbenennung der dieſen Plaz begrenzenden Teile der Haſnerſtraße, Thaliaſtraße, Poſſingergaſſe und Arltgaſſe im XVI. Bezirke;

im XVII. Bezirke: Lidlgaſſe, Umbenennung des Teiles der Schöffelgaſſe im XVII. Bezirke, nach dem Erbauer der alten Gerſthofer Kirche, Matthäus Lidl von Schwanau; Mayſtallergaſſe, Umbenennung des Teiles der Alſeggerſtraße im XVII. Bezirke, nach dem verdienſtvollen Benefiziaten der Lokalie Gerſthof, Anton Mayſtaller; Schultheßgaſſe, Umbenennung der Friedhofſtraße, nach dem verdienſtvollen Pfarrer von Hernals, Heinrich Schultheß; Weiſkerngaſſe, Umbenennung des Teiles der Witthauergaſſe im XVII. Bezirke, nach dem 1768 verſtorbenen verdienſtvollen Wiener Topographen Friedrich Wilhelm Weiſkern;

im XVIII. Bezirke: Krenngaſſe, Umbenennung von Teilen der Schalkgaſſe und Czartoryſkigaſſe, nach dem verſtorbenen verdienſtvollen Stadtrate, Dr. Roderich Krenn; Ruhrhofergaſſe, Umbenennung des Teiles der Witthauergaſſe im XVIII. Bezirke zwiſchen Schindlergaſſe und Czartoryſkigaſſe, nach dem verdienſtvollen ehemaligen Gemeindefunktionär Karl Ruhrhofer;

im XX. Bezirke: Allerheiligengaſſe, Umbenennung eines Teiles der Kampſtraße zwiſchen Paſzettiſtraße und der Salzaſſtraße, nach dem Allerheiligenplaz, auf den dieſe Straße ausmündet.

## 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 Jahres 1908 13,578.270 m<sup>2</sup>, wovon 9,956.977 m<sup>2</sup> auf Bahnhöfen, Plätze, Spiegel, Talus, Radfahrwege zc. und 3,621.293 m<sup>2</sup> auf Trottoirs, Gehwege und Reitſteige entfallen.

Der Flächenzuwachs an Gemeindeftraßen gegenüber dem Jahre 1907 betrug inſgeſamt 129.270 m<sup>2</sup>, und iſt durch die Eröffnung neuer ſowie Verlängerung und Verbreiterung beſtehender Straßen entſtanden. Hiezu wird bemerkt, daß dieſer Zuwachs ſich nur auf ſolche Straßen bezieht, welche durch Beſchotterung oder Pflaſterung für den allgemeinen Verkehr benützlich gemacht wurden, während jene Flächen, welche als Straßengründe im Grundbuche zwar abgeſchrieben, aber noch nicht in gang- oder fahrbaren Zuſtand verſetzt wurden, nicht mit eingerechnet ſind.

Von wichtigeren Straßenherstellungen und anderen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dienenden Ausführungen sind hervorzuheben:

Im I. Bezirke: Die Asphaltierung der inneren Seitenfahrbahnen und der Trottoirs am Parkring von der Johannes- bis zur Weihburggasse und von der Liebenberggasse bis zur Wollzeile, ferner die Asphaltierungen in der Jordan-, Schulter- und Göttweihergasse; die Holzpflasterungen in der Werdertorgasse von der Börsegasse bis zum Franz Josephs-Kai und in der Rosenburgenstraße von der Viberstraße bis zum Stubenring; die Regulierungen am Minoritenplatze und in der Schulerstraße bei der Grünangergasse, Trottoiraspaltierungen am Kärntnering und in der Kärntnerstraße und größere Umpflasterungen der Hauptfahrbahn am Kärntnering und Burgring.

Im II. Bezirke: Die Neupflasterung des Handelskais von der Stadlauerbrücke bis zur Aspernallee, die Regulierung und Umpflasterung der Taborstraße von der Oberen Augartenstraße bis zur Großen Stadtgutgasse, die Umpflasterung der Kronprinz-Rudolf-Straße vom II. Kohlentor an auswärts und Trottoiraspaltierungen in der Enns-gasse und am Sternedplatze.

Im III. Bezirke: Die Holzpflasterung am Kolonizplatze und in der Kolonizgasse, die Neupflasterung mit Granit in der Aspangstraße zwischen der Hafengasse und dem Kennweg, die Regulierungen, Umpflasterungen und Trottoiraspaltierungen in der Vorderen Zollamtsstraße bei der Großmarkthalle, in der Landstraße Hauptstraße zwischen dem Kennweg und der Schlachthausgasse, die Fahrbahn-Umpflasterungen und Trottoiraspaltierungen am Kennweg von Nr. 1 bis zur Marokkanergasse und in der Pragerstraße zwischen dem Radekzplatze und der Oberen Weißgärberstraße und die Regulierung und straßenmäßige Herstellung der Weißgärberlande zwischen der Sofienbrücke und der Paracelsusgasse.

Im IV. Bezirke: Die Holzpflasterungen in der Karls-gasse zwischen Dr.-Nr. 1 und Paniglgasse und in der Paniglgasse zwischen der Karls-gasse und der Apfelgasse, die Regulierung und Holzpflasterung rund um das Johann Strauß-Theater in der Favoritenstraße, Mozart-, Paulaner- und Neumanngasse, die Regulierung und Neupflasterung am Wiedner Gürtel zwischen dem Favoritenplatze und der Blechturm-gasse, ferner die Regulierungen und Umpflasterungen am Favoritenplatze beim Südbahnviadukte und am Schwarzenbergplatze vor dem Hause der französischen Botschaft.

Im V. Bezirke: Die Neupflasterung in der Einsiedlergasse zwischen der Margaretengasse und der Gießaufgasse, die Regulierung und Neupflasterung am Margaretengürtel zwischen der Schönbrunnerstraße und dem Gaudenzdorfer Gürtel, die Niveauherstellung am Margaretengürtel zwischen der Flurschützstraße und der Arndtstraße und verschiedene Trottoiraspaltierungen.

Im VI. Bezirke: Die Neupflasterung der Hirschengasse von der Gumpendorferstraße bis zur Schmalzhofgasse teils mit Holz, teils mit Stein, die Vollendung der Regulierung und Neupflasterung in der Theobaldgasse, die Fertigstellung der Regulierung und Umpflasterung am Getreidemarkte nächst der Magdalenenstraße und die Trottoiraspaltierung am Getreidemarkte vor der Realität Dr.-Nr. 9.

Im VII. Bezirke: Die Regulierung und Umpflasterung in der Lerchenfelderstraße von Dr.-Nr. 78—128 und verschiedene Trottoiraspaltierungen.

Im VIII. Bezirke: Die Asphaltierung auf dem Uhlplatze, die Regulierung und Umpflasterung in der Florianigasse zwischen der Bennogasse und dem Uhlplatze, die Niveauherstellung in der Albertgasse zwischen der Lerchenfelderstraße und der Pfeilgasse und die Neupflasterung verschiedener kürzerer Straßenstrecken.

Im IX. Bezirke: Die Holzpflasterung, Regulierung und Trottoiraspaltierung in der Kinderhospitalgasse, Zimmermanngasse und am inneren Hernalscher Gürtel vor dem hygienischen Institute, die Regulierung, Umpflasterung und Trottoiraspaltierung in der Zimmermanngasse zwischen der Kinderhospitalgasse und der Lazarettgasse und die anschließende Regulierung und Umpflasterung am äußeren Hernalscher Gürtel zwischen der Hernalscher Hauptstraße und der Förgerstraße, die Regulierung und Neupflasterung vor Widerhofergasse Nr. 7 nebst der straßenmäßigen Herstellung vor Widerhoferplatz Nr. 1 und 3, die Umpflasterung und Trottoiraspaltierung in der Wasagasse zwischen der Thurngasse und der Harmoniegasse, die Neupflasterung verschiedener kürzerer Fahrbahnteile und die Trottoiraspaltierung um die Gartenanlagen an der Ecke der Elisabethpromenade und der Türkenstraße und an der Ecke der Liechtensteinstraße und der Spittelauergasse.

Im X. Bezirke: Die Regulierung und Holzpflasterung in der Quellenstraße zwischen der Randhartingergasse und der Thavonatgasse, die Regulierung und Neupflasterung in der Quellenstraße von der Absberggasse bis zur Randhartingergasse, die straßenmäßigen Herstellungen in der Hüttenbrennergasse zwischen der Arsenalstraße und der Gänzbachergasse, ferner verschiedene kleinere Straßenherstellungen und Trottoiraspaltierungen.

Im XI. Bezirke: Die Neupflasterung der Grillgasse zwischen der Herbortgasse und der Aspangbahn und verschiedene Umpflasterungen.

Im XII. Bezirke: Die Herstellung der Längensfeldgasse zwischen der Murlingergasse und der Flurschützstraße, die Legung eines Klinker- und eines Keramikpflasters in der Wolfganggasse zwischen der Steinbauergasse und der Arndtstraße, die Erhöhung der Stadtbahnmauer in der Fabriksgasse von der Zenogasse an bis Dr.-Nr. 33, die Umpflasterung in der Breitenfurterstraße vom Altmannsdorfer Anger bis zum Linienamte Ahgersdorf und verschiedene kleinere Straßenherstellungen.

Im XIII. Bezirke: Die Herstellung von Zufahrtsstraßen zum Bauplatz der Kaiser-Jubiläums-Krankenanstalt in Lainz, die Regulierung und Neupflasterung der Lainzerstraße von der Altgasse bis Dr.-Nr. 170 und jene der Hiesinger Hauptstraße von Dr.-Nr. 11 bis zur Kirchmehergasse, die Herstellung eines provisorischen Gehweges durch die Straße II zur neuen Landes-Heil- und Pflegeanstalt am Steinhof, die Herstellung von Zufahrtsstraßen und die Neupflasterung der Straße II daselbst, die Regulierung des Streckerpflages in Ober-St. Veit, die Abgrabung der Goldschlagstraße von der Rottstraße bis zur Linzerstraße und jene des anschließenden Teiles der Rottstraße.

Im XIV. Bezirke: Die Neupflasterung der Märzstraße zwischen der Sueßgasse und der Johnstraße, die Regulierung und die Trottoiraspaltierung in der Felberstraße zwischen der Stättermayergasse und der Benedikt Schellinger-Gasse.

Im XV. Bezirke: Die Regulierung und Ausgestaltung des Vorplatzes beim Westbahnhofe zwischen der Geyschläger- und der Löhrgasse, die Umpflasterung des äußeren Neubaugürtels von der Aufmarschstraße bis zur Sorbaitgasse und die Neupflasterung der Hackengasse zwischen der März- und der Hütteldorferstraße.

Im XVI. Bezirke: Die Neupflasterung der Kirchstetterngasse von Dr.-Nr. 5 bis zur Gablenzgasse, die Neupflasterung in der Payergasse zwischen der Brunnengasse und der Yppengasse, die straßenmäßigen Herstellungen in der Herbststraße zwischen der Klaus- und der Brühlgasse, in der Klausgasse zwischen der Herbst- und der Koppstraße und in der Brühlgasse zwischen der Herbst- und der Koppstraße und die Niveausherstellung in der verlängerten Thaliastraße zwischen der Montleart- und der Steinhofstraße.

Im XVII. Bezirke: Die Holzpflasterung in der Antonigasse zwischen der Weidmannsgasse und der Klostersgasse und die Umpflasterung in der Formayrgasse zwischen der Hernalser Hauptstraße und der Antonigasse anlässlich des Baues der Straßenbahn, die Regulierung und Asphaltierung des Platzspiegels am Dornerplatze nebst der Um- und Neupflasterung der Fahrbahnflächen am Platze, die Straßenherstellung und Regulierung in der Urbangasse zwischen der Zeiller- und der Laschygasse und in den angrenzenden Strecken der Zeiller- und der Laschygasse, die straßenmäßige Herstellung in der Beheimgasse zwischen der Syringgasse und der Ranftlgasse und verschiedene kleinere Fahrbahnneupflasterungen, Trottoirverbreiterungen und Trottoirasphaltierungen.

Im XVIII. Bezirke: Die Holzpflasterung in der Vinzenzgasse zwischen der Antonigasse und der Kreuzgasse, die Regulierung der Genzgasse zwischen der Lazaristen- und der Türkenschanzstraße nebst der Trottoirasphaltierung um die Gartenanlage daselbst, die straßenmäßigen Herstellungen in der Sternwartestraße von Dr.-Nr. 72 bis zur Littrowgasse, in der Türkenschanzstraße zwischen der Sternwarte- und der Hasenauerstraße, in der Spöttelgasse zwischen der Türkenschanzstraße und der Köhlergasse und in der Hasenauerstraße zwischen der Hochschulstraße und der Meridianstraße, die Regulierung der Hasenauerstraße zwischen der Gymnasium- und der Hochschulstraße und die Abgrabungen in der Bastiengasse zwischen der Erndtgasse und der Scheibenberggasse sowie in der Ladenburggasse von der Wittthauer- bis zur Schalkgasse.

Im XIX. Bezirke: Die Regulierung und Holzpflasterung in der Gatterburggasse vor Dr.-Nr. 16 und 18, die Neupflasterung der Heiligenstädterstraße von Nr. 235 bis 265 mit Kleinschlagpflaster, die Straßenherstellungen in der Formanekgasse zwischen der Ruthgasse und der Silbergasse, in der Wallmodengasse von Nr. 5 bis zur Haubenbiglgasse, in der Ruthgasse von der Hohen Warte bis zur Silbergasse und die Niveauherstellungen in der Serpentinestraße zum Kobenzl und in der Krottenbachstraße von Dr.-Nr. 114 bis zur ersten Bachkreuzung.

Im XX. Bezirke: Die Regulierung und Neupflasterung des Straßenzuges Jägerstraße, Stromstraße bis zum Hochstädtplatze nebst der Herstellung einer Holzpflasterung vor der Schule Jägerstraße Nr. 54, die Neupflasterung der Dammstraße von der Pappenheim- bis zur Waldmüllergasse und verschiedene Trottoirasphaltierungen.

Im XXI. Bezirke: Die Neupflasterung in der Hirschstettner Hauptstraße von der Stadlauerstraße bis zum städtischen Schöpfwerke, die Neupflasterung der Leopoldauerstraße von der Fabrik Quittner bis R.-Nr. 136 mit Kleinschlagpflaster und verschiedene Trottoirasphaltierungen.

#### 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 6.324.127 m<sup>2</sup>, wovon 5.345.856 m<sup>2</sup> auf Fahrbahnen und 978.271 m<sup>2</sup> auf Gehwege entfallen.

Im Vergleiche zum Vorjahre hat somit das Ausmaß der beschotterten Fahrbahnen trotz des nicht unbedeutenden Zuwachses an neuen Schotterstraßen infolge der im größeren Maßstabe ausgeführten Pflasterungen eine Verminderung um 26.444 m<sup>2</sup> erfahren. Die Fläche der Gehwege hat sich gegen das Jahr 1907 um 17.729 m<sup>2</sup> vermindert. Die unter den ordentlichen Ausgaben verrechneten Kosten der Instandsetzung neu eröffneter Schotterstraßen, der Rekonstruktion bestehender Schotterstraßen und der ausgeführten Rinnsole und Übergangspflasterungen in diesen Straßen haben 471.813 K 45 h betragen.

## Erhaltung der Schotterstraßen.

Für die Erhaltung der Schotterstraßen wurden 208.857 m<sup>3</sup> Schotter und Kiesel sowie 9049 m<sup>3</sup> Sand mit den Kostenbeträgen von 1.520.616 K, bzw. 71.202 K aufgewendet; hievon sind 16.355 m<sup>3</sup> Gebirgsschotter und 2457 m<sup>3</sup> Gebirgssand, welche Materialien in eigener Regie im städtischen Steinbruche auf dem Ezelberge gewonnen wurden (Regie- und Verführungskosten zusammen 114.331 K) sowie 677 m<sup>3</sup> Wientalschotter und Sand (gewonnen in eigener Regie aus den Staubassins in Weidlingau mit einem Regie- und Fuhrkostenaufwande von 3389 K) und 709 m<sup>3</sup> Schlögelschotter (gewonnen in eigener Regie aus Klauensteinen auf dem Kobenzl mit einem Regie- und Fuhrkostenaufwande von 3050 K).

Der Personalstand im städtischen Steinbruche auf dem Ezelberge hat gegen das Vorjahr keine Veränderung erfahren. Die Schottergewinnung ist gegen das Präliminare um 8600 m<sup>3</sup> zurückgeblieben; dies beruht darauf, daß trotz der im Frühjahr 1907 und im Herbst 1908 erfolgten Lohnregulierungen noch immer der gleiche Mangel an Arbeitskräften herrschte und daher die volle Ergiebigkeit des Bruches nicht ausgenützt werden konnte.

## Gepflasterte Straßen.

Das Ausmaß aller Pflasterflächen der von der Gemeinde erhaltenen Straßen, Gassen und Plätze betrug am Ende des Berichtsjahres 7.254.143 m<sup>2</sup>, wovon 4.611.121 m<sup>2</sup> auf Fahrbahnen und 2.643.022 m<sup>2</sup> auf Trottoirs entfallen. Die gepflasterten Flächen betragen daher 53·42% der früher angegebenen Gesamtstraßenflächen.

Der Zuwachs an gepflasterten Fahrbahnen betrug 117.321 m<sup>2</sup>, an Trottoirs 56.122 m<sup>2</sup>. In diesen Flächen sind auch die anlässlich des Baues neuer Straßenbahnlinien in bisher ungepflasterten Straßen ausgeführten Pflasterungen in den Gleiszonen und die von den Erbauern neuer Häuser hergestellten Trottoirpflasterungen inbegriffen. Die Fläche der mit geräuschverminderndem Pflaster versehenen Fahrbahnen hat sich bei Asphaltstraßen um 13.237 m<sup>2</sup>, bei Holzpflasterungen um 13.202 m<sup>2</sup> erhöht.

Im Berichtsjahre wurden auch mehrere Versuchspflasterungen ausgeführt. Die Fahrbahn der Wolfganggasse im XII. Bezirke wurde im Ausmaße von je 900 m<sup>2</sup> mit Klinkersteinen der Ersten Schattauer Tonwaren-Fabriks-Aktiengesellschaft und mit Keramitsteinen der Wienerberger Ziegelfabriks- und Baugesellschaft gepflastert. Außerdem wurde in der Leopoldauerstraße im XXI. Bezirke Kleinschlagpflaster in Beton und zwar unter Verwendung von Basaltstein und Granitstein im Ausmaße von je 1500 m<sup>2</sup> hergestellt.

Im Berichtsjahre beziffern sich die unter den ordentlichen Ausgaben verrechneten Kosten für die Neuherstellung gepflasterter Straßen mit 371.617 K 69 h, für Umpflasterungen mit 641.796 K 58 h und für kurrente Pflastererhaltung mit 3.060.022 K 40 h. Außerdem wurden auf Rechnung des Investitionsanlehens für Neupflasterungen und Straßenherstellungen 1.890.091 K 99 h verausgabt. Bezüglich der näheren Angaben über die vorgenommenen Neupflasterungen und Umpflasterungen und über die Anzahl und Gattung der eingelieferten und verwendeten Pflastersteine wird auf das Statistische Jahrbuch und den Haupt-Rechnungsabschluß der Stadt Wien hingewiesen.

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, Itzthal, Regen, Fürstenstein, Wilshofen und Patersdorf in Bayern, Zumberg, Požar, Lititz und Skutsch in Böhmen Verwendung fanden.

Neues Granitsteinmaterial wurde für eine Gesamtfläche von 184.932 m<sup>2</sup>, davon aus den städtischen Brüchen in Oberösterreich für 55.416 m<sup>2</sup> verwendet, so daß 29·96% des Gesamt-Pflastersteinbedarfes aus den städtischen Brüchen gedeckt wurden.

Bezüglich des Betriebes der städtischen Steinbrüche in Oberösterreich ist zu bemerken, daß die Erweiterungsfähigkeit der Steinbrüche in Marbach durch den Ankauf eines angrenzenden Bauerngutes (sogenanntes Frellergut) um den Betrag von 120.000 K auf Jahre hinaus gesichert ist.

Die schon im Jahre 1907 begonnene Lohnbewegung der Arbeiter fand in einer vom Gemeinderate genehmigten zirka 10%igen Erhöhung der Arbeitslöhne ihren Abschluß.

Der Schulleitung in Tragwein wurde über deren Ansuchen ein großer Granitblock aus dem Windeggerbruch zur Errichtung eines Kaiserjubiläums-Gedenksteines unentgeltlich überlassen. Ferner wurde der Gemeinde Windegg zur Aufstellung einer Kaiserbüste anläßlich des Regierungsjubiläums Sr. Majestät des Kaisers ein Betrag von 100 K angewiesen.

So wie im Vorjahre wurden außer Pflastersteinen auch Werkstücke für städtische Bauten in Wien sowie für die II. Hochquellenwasserleitung erzeugt.

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

Hinsichtlich der nächtlichen Straßen säuberung mittels Kehrmaschinen ist gegen das Vorjahr keine wesentliche Änderung eingetreten.

Beim städtischen Fuhrwerksbetriebe für Straßenpflege erfolgte die Ernennung von 2 provisorischen Kontrolloren mit den systemisierten Bezügen und der Ankauf von 20 Ersatzpferden.

Die im Vorjahre in Angriff genommenen Vorarbeiten zur Errichtung eines Ersatzdepots auf den Donauregulierungsgründen an der Strom- und Pajettstraße für das aufzulassende Fuhrwerksdepot II., Kronprinz Rudolfstraße 40 sowie für die Errichtung eines dem I. und IX. Bezirk gemeinsamen Straßen säuberungsdepots auf den Gründen des aufzulassenden Materialdepots IX., Elisabethpromenade 23, wurden fortgesetzt.

Zu Abänderung des Gemeinderatsbeschlusses vom 2. Oktober 1896, Z. 77.229, hat das Komitee zur Ausarbeitung eines Organisationsstatutes für das Stadtsäuberungswesen den Titel zu führen: „Auschuß für das Stadtsäuberungswesen“.

Für die Straßenaufseher wurde die Anschaffung von Gummihandschuhen genehmigt.

#### **Hauskehrichteinsammlung.**

In der Einsammlung und Abfuhr des Hauskehrichtes traten keine wesentlichen Änderungen ein; auch im Laufe des Berichtsjahres wurden der Gemeindeverwaltung verschiedene neuere Systeme angeboten, teilweise auch vorgeführt und demonstriert, jedoch wurde keines derselben zur praktischen Verwertung annehmbar befunden.

#### **Schneesäuberung.**

Hinsichtlich der Schneesäuberung und der sonstigen Vorkehrungen betreffend die Schneeabfuhr, den Schneewurf in die Kanäle, der Vorkehrungen gegen Glätteis trat im Berichtsjahre keine Veränderung ein.



### Straßenbespritzung.

Diese erfolgte mit Faßwagen, Patentspritzwagen und Schlauchtrommelwagen in der üblichen Weise. Gegen das Vorjahr trat ein Zuwachs der mit Faßwägen zu bespritzenden Flächen infolge Eröffnung bzw. Verbreiterung von Straßen um rund 217.705 m<sup>2</sup> ein.

Bemerkenswert ist der Umstand, daß infolge eingetretenen Wassermangels im Hochsommer die Notwendigkeit eintrat, das Bespritzungswasser teilweise aus dem Donaukanale mittels Dampfspritzen der städtischen Feuerwehr zu entnehmen.

Für die Ringstraßenbespritzung wurde ein definitives Schlauchtrommelwagen-Depot in der Zedlitzgasse errichtet. Der Platz vor der Kirche St. Peter und Paul im III. Bezirke, die Vothringerstraße (vom Schwarzenbergplatz bis zur Daffingergasse) sowie die Daffingergasse wurden in die Schlauchtrommelwagen-Bespritzung einbezogen.

Zur Hintanhaltung der Staubentwicklung wurden mit gleichem Erfolge wie in den Vorjahren weitere Straßen- und Gehwegteerungen nach dem Felsingerschen Verfahren im Umfange von 58.310 m<sup>2</sup> Gehweg- und 10.688 m<sup>2</sup> Fahrbahnfläche mit einem Kostenaufwande von 24.820 K vorgenommen.

An staubbindernden Mitteln wurden zur Beprengung der Fahrbahnen der Makadamstraßen verwendet: Das Chlorcalcium beim Mai- und Blumenkorso in der Prater-Hauptallee, ferner zu Versuchszwecken das Stauböl der galizischen Karpathen-Petroleum-Gesellschaft sowie das Rohpetroleum der Firma Lieblein in Traiskirchen.

### b) Sonstige Straßen.

Bezüglich der im Gemeindegebiete bestehenden Straßen des k. k. Straßenärars ist zu erwähnen: Die Übernahme der Straßenpflege auf der Triester und der Ödenburger (Laxenburger) Reichsstraße im X. Bezirke gegen vertragmäßige Entschädigung seitens des k. k. Straßenärars. Bei diesem Anlasse wurde das städtische Straßenpflegepersonal um 1 Vorarbeiter und 6 Mann vermehrt.

Wegen Übernahme der Straßenpflege auf der Ragraner Reichsstraße im XXI. Bezirke gegen vertragmäßige Entschädigung wurden die Verhandlungen mit dem k. k. Straßenärare eingeleitet.

### c) Eisenbahnen.

#### I. Lokomotivbahnen.

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

#### In der Verwaltung der k. k. Staatsbahndirektion Wien.

In der Aktion hinsichtlich der Beseitigung der Niveaufkreuzungen der Westbahn im XIII. Bezirke ist für das Berichtsjahr ein bedeutsamer Abschnitt zu verzeichnen. Nach langwierigen Verhandlungen kam insoferne ein greifbares Ergebnis zustande, als die k. k. Staatsbahndirektion Wien die Studien für Unter- bzw. Überführung der betreffenden Straßen zum Abschlusse brachte und hiefür ein Projekt verfaßte, das bei Einhaltung gewisser Bedingungen zur Ausführung geeignet wäre. In diesem Stadium der Angelegenheit brachte das Bahnunternehmen hiemit jedoch noch eine weitere, für die Stadt Wien sehr wichtige Frage in Verbindung, nämlich die Verlegung der Heizhäuser des Westbahnhofes, welche Frage einerseits infolge der stets lauter werdenden Klagen der Bevölkerung des XIV. und XV. Bezirkes und andererseits mit Rücksicht

auf die Vergrößerung des Staatsbahnnetzes durch die neuen Alpenbahnen akut geworden war. Die k. k. Staatsbahnverwaltung nahm für die neuen Heizhausanlagen die brachliegenden Gründe der Gemeinde Wien zwischen dem Wienflusse, der Verbindungsbahn, der Westbahn und der Station Hütteldorf in Aussicht. Gegen diese Lösung machte sich jedoch eine außerordentlich starke Strömung innerhalb der Bevölkerung des XIII. Bezirkes geltend, so daß der Gemeinderat mit dem einstimmig gefaßten Beschlusse vom 20. November gegen die Ausführung des Projektes, das nunmehr aus der Beseitigung der Niveaufreuzungen in Penzing, der Herstellung von zwei Zugsförderungsgleisen zwischen dem Westbahnhofe und Baumgarten und der Errichtung dreier Heizhäuser nebst ausgedehnten Kohlenlagern in Baumgarten bestand, energisch Stellung nahm. Trotzdem versuchte die k. k. Staatsbahnverwaltung die Bewilligung zur Ausführung des Projektes und Inanspruchnahme der hiefür nötigen Gründe zu erreichen und brachte das Elaborat zur politischen Begehung und Enteignungsverhandlung, die am 24. November begonnen und später an mehreren Tagen fortgesetzt wurde. Da es ihr hiebei, abgesehen von der ablehnenden Haltung der Gemeinde und der Interessenten, auch nicht gelang, ein Einverständnis mit den Vertretern des Hofärars und der Behörden zu erzielen, zog sie das Projekt zurück, so daß in der Erledigung der vorliegenden wichtigen Frage vorläufig wieder ein Stillstand eingetreten ist.

Im August und Dezember 1908 entstanden auf den längs der Felberstraße im XIV. Bezirke bestehenden Kohlenlagern der Westbahn größere Brände, deren Dämpfung lange Zeit in Anspruch nahm. Mit Rücksicht auf die hiedurch verursachte Gefährdung und Belästigung der Anrainer wurde die Gemeinde in dieser Beziehung beim k. k. Eisenbahnministerium vorstellig; eine Erledigung dieser Angelegenheit erfolgte im Berichtsjahre nicht. Der Vorplatz des Westbahnhofes wurde reguliert, die Böschung gegen die Felberstraße durch eine Mauer ersetzt. Die Kosten für diese Arbeiten wurden zum größten Teile von der Gemeinde getragen. An Neubauten und Ergänzungen bestehender Anlagen kamen im Berichtsjahre zur Ausführung:

#### Für Bahnzwecke:

Am Franz Josephs-Bahnhofe ein Waschküchengebäude, eine Arbeiterunterstandshütte; am Westbahnhofe ein neues Gleise für Zwecke der Werkstätte; in der Haltestelle Unter-Hezendorf eine Vergrößerung des Warteraumes.

#### Für Privat Zwecke:

Am Franz Josephs-Bahnhofe ein Magazin für die Kronorfer Brunnenunternehmung; in der Station Inzersdorf Kohlenrutschen und ein Holzschuppen für die Firma H. Winkler.

Auf dem Westbahnhofe wurden ferner zunächst den für die Errichtung eines „Technischen Museums“ bestimmten Gründen an der Linzerstraße im XIII. Bezirke ein Magazin für Bahnzwecke sowie eines für die Perlmoofer Zementfabriks-Aktiengesellschaft errichtet, trotzdem die Gemeinde Wien dagegen aus schönheitlichen Rücksichten Einsprache erhob hatte.

#### In der Verwaltung der k. k. Nordbahndirektion.

Zwei von den Interessenten in Angelegenheit der Verbesserung des Nordbahnlokalverkehrs an die Nordbahndirektion gerichtete Eingaben, welche die Trennung des Lokalverkehrs vom Fernverkehre, eine Revision der Fahrpläne behufs Beseitigung der großen Zugsintervalle, die bauliche Ausgestaltung der Haltestelle Leopoldau, die Über-

leitung eines Teiles des Nordbahnverkehrs auf die Wiener Stadtbahn sowie die Anwendung des Stadtbahntarifes auf die Lokalfstrecke bis Leopoldau zum Ziele hatten, wurden von der Gemeinde unterstützt.

Das Bahnunternehmen kam auch dem ersten Teile dieser Wünsche in entsprechender Weise nach, dagegen war hinsichtlich der zwei letztgenannten Punkte ein Erfolg nicht zu erzielen.

Am 9. April fand die politische Begehung für den Bau eines Verschiebgleises statt, das im Anschlusse an die Einfahrtsgleise zum Hauptbahnhofe die Innstraße auf einer Verbreiterung der bestehenden Brücke übersetzen sollte. Hinsichtlich der von der Gemeinde aufgestellten Forderungen gelang es, ein Einvernehmen mit dem Bahnunternehmen zu erzielen. Das Objekt wurde im Berichtsjahre ausgeführt.

Bezüglich des von der Nordbahndirektion für die Erweiterung der Lokomotivwerkstätten in Floridsdorf ausgearbeiteten Projektes, das bereits im Vorjahre ergebnislos einer politischen Begehung unterzogen war, kam nach längeren Verhandlungen eine Einigung mit der Gemeinde zustande. Die Angelegenheit erhielt mit der Annahme der von den Gemeindevertretern bei der neuerlichen politischen Begehung vom 18. Dezember des Berichtsjahres gestellten Bedingungen ihren vorläufigen Abschluß.

Auf dem Wiener Bahnhofe kamen für eigene Zwecke ein Gasmesserhäuschen, neue Kohlenrutschen, ein Verbindungsbau zwischen den Magazinen IV und V sowie für Privat-zwecke eine Kantine, ein hölzerner Schuppen und ein Magazin zur Ausführung.

Weiters wurde in der Station Floridsdorf ein neues Verschiebgleis, eine Kühl-anstalt für das Lebensmittelmagazin und eine Arbeiterkaserne sowie in den Werkstätten ein offener Schuppen hergestellt.

#### b) Wiener Stadtbahn.

Durch die betriebsführende k. k. Staatsbahndirektion Wien wurden mehrfache Ergänzungs- und Erhaltungsarbeiten ausgeführt, so die weitere Auswechslung der Vignolschienen gegen den Stuhlschienenoberbau in den gedeckten Einschnitten nächst den Haltestellen „Margareten Gürtel“ und „Ferdinandsbrücke“, die Rekonstruktion der Brücke über die Glazgasse und die Sanierung einer Perronmauer in der Station „Gersthof“ sowie des Personentunnels in der Station „Meidling Hauptstraße“.

Weiters wurde entsprechend dem Übereinkommen vom 15. Juni 1903 die land-seitige Bahnfuttermauer der Wientallinie längs der Fabriksgasse im XII. Bezirke bis zum Straßenniveau auf Kosten der Gemeinde Wien erhöht.

In der Station „Gersthof“ wurde ein Kohlenschuppen für Privat-zwecke errichtet.

Die Umarbeitung des Eisenbahnbuches der Wiener Stadtbahn, welche entsprechend der mit dem Landesgesetze vom 28. Dezember 1904 verfügten Regulierung der Grenzen mehrerer Wiener Gemeindebezirke durchzuführen war, kam mit Ausnahme der Änderungen in den Servituten zum Abschlusse.

Ein Fortschritt in den Studien für die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Wiener Stadtbahn ist für das Berichtsjahr nicht zu verzeichnen.

Die im Jahre 1907 eingetretene Frequenzerhöhung gegenüber dem Vorjahre hielt für das Jahr 1908 bei weitem nicht in gleichem Maße an; hinsichtlich des Güter-verkehrs war andererseits eine weitere Abnahme zu verzeichnen. Dagegen haben die Ausgaben im Verhältnisse zum Vorjahre eine weitere bedeutende Steigerung erfahren. Dementsprechend war das finanzielle Gesamtergebnis des Stadtbahnbetriebes ein sehr ungünstiges.

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

In Fortsetzung einer bereits in den Vorjahren eingeleiteten Aktion wurde zufolge der Gemeinderatsbeschlüsse vom 13. März und 23. Juni neuerdings wegen des Anhaltens der beschleunigten Personenzüge in der Haltestelle Simmering an das Bahnunternehmen herantreten. Dieses lehnte es aber auch diesmal aus den bereits früher geltend gemachten Gründen ab auf das Ansuchen einzugehen, was der Stadtrat mit den Beschlüssen vom 16. Juni und 10. November zur Kenntnis nahm.

An Neubauten und Ergänzungen bestehender Anlagen kamen zur Ausführung: Auf dem Wiener Bahnhofe ein Verbindungsgang zwischen der Stellwerkshütte und dem Betriebsgebäude am Spitz, Kanzeihütten und ein Bureauvorbau privater Firmen, eine Magazinshütte für Bahnzwecke sowie eine Konfiskationskammer; in der Station Stadlau eine Vergrößerung des Frachtmagazins sowie ein Requisitenschuppen, in der Werkstätte Simmering eine Methylengasanlage. Da das k. k. Eisenbahnministerium die Erweiterung der Schleppbahn der Firma König & Ko. in Stadlau genehmigt hatte, ohne vorher die Gemeinde einzuvernehmen, durch dieses Projekt aber die Baulinien der Breitenleerstraße berührt wurden, brachte die Gemeinde auf Grund des Gemeinderatsbeschlusses vom 30. Oktober die Beschwerde an den k. k. Verwaltungsgerichtshof ein.

## d) k. k. priv. österr. Nordwestbahn.

Im Berichtsjahre wurde das II. Gleise in der Strecke Floridsdorf—Stockerau vollendet; am 3. Februar wurde dajelbst der Güterverkehr, am 10. April der Gesamtverkehr aufgenommen. Auch in der Strecke Wien—Floridsdorf wurden die entsprechenden Arbeiten energisch gefördert; insbesondere beim Baue der Brücke über den Donaustrom war ein rascher Arbeitsfortschritt zu verzeichnen. Der Verkehr konnte jedoch in dieser Strecke im Berichtsjahre nicht mehr eröffnet werden.

Mit dem Erlasse vom 20. März lehnte das k. k. Eisenbahnministerium die bei der politischen Begehung vom 23. Dezember 1907 von den Gemeindevertretern gestellte Forderung nach Herstellung von Trottoiren um die Haltestelle Jedlersdorf ab, was der Gemeinderat mit dem Beschlusse vom 22. Mai zur Kenntnis nahm.

Die von der Nordwestbahn hergestellte Entlastungsstraße für die Niveaufreuzung mit der Prager Reichsstraße wurde am 21. November in die Erhaltung der Gemeinde übernommen.

Auf dem Wiener Bahnhofe wurden verschiedene Schuppen, in den Stationen Floridsdorf und Jedlersdorf einige Stellwerkshütten entrichtet.

## e) k. k. priv. Südbahn.

Im Frühjahr wurde mit dem Umbaue des Favoritenviaduktes begonnen.

Trotzdem bei dieser schwierigen Arbeit ein ziemlich rascher Arbeitsfortschritt zu verzeichnen war, konnte der vertragmäßige Vollendungstermin (31. Dezember 1908) nicht eingehalten werden.

Am 14. August fand die politische Begehung für den Umbau der Philadelphia-Brücke statt; mit dieser Arbeit wurde im Berichtsjahre nicht mehr begonnen.

Der im Berichte des Vorjahres angeführte Vertrag zwischen dem Bahnunternehmen und der Gemeinde vom 14. Dezember 1907 erhielt mit dem Erlasse vom 25. September 1908 die Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums.

Am 30. Dezember fand die politische Begehung und Enteignungsverhandlung für die den Gegenstand dieses Vertrages bildenden Bahnbauten (Erweiterung der Werkstätten in der Station Wien, Vergrößerung der Station Meidling und Herstellung der Unterführung der Kliebergasse) statt, bei welcher, abgesehen von einigen nebensächlichen Punkten eine Einigung der Gemeinde und des Bahnunternehmens erzielt wurde.

An Neubauten und Ergänzungen bestehender Anlagen kamen im Berichtsjahre auf dem Wiener Bahnhofe, bezw. dem Maßleinsdorfer Frachtenbahnhofe ein Anbau an die Lokomotivmontierung sowie ein Magazin und ein Holzschuppen zur Ausführung.

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

Auf dem Wiener Bahnhofe wurde durch Adaptierung eines bestehenden Objektes ein Fleischablagerungs- und Beschauraum geschaffen.

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

Im Bestande dieser Zahnradbahn ist keine Änderung eingetreten.

**h) Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen.**

In der Frachtenbahnstation Maßleinsdorf wurde ein Magazin sowie eine neue Ausfahrt gegen den Margaretengürtel hergestellt.

**i) Dampffraßenbahnlinien der städtischen Straßenbahnen.**

Der Bericht befindet sich im XXX. Abschnitte „Gewerbliche Unternehmungen der Gemeinde“.

**k) Industriegleise.**

Im Berichtsjahre wurde für folgende Gleisebauten die Bewilligung erteilt:

1. Für ein Schlepplahngleise im Anschlusse an die Nordbahn zur Fabrik Pauker & Sohn im XXI. Bezirke (ohne Benützung von Straßengrund);
2. für eine Erweiterung der Gleiseanlage der Simmeringer Waggonfabrik im XI. Bezirke;
3. für eine Ausgestaltung der Gleiseanlage der städtischen Elektrizitätswerke im XI. Bezirke;
4. für ein Schlepplahngleise, abzweigend von der Staatsbahn zur Fabrik der vereinigten Seidenfärbereien im XXI. Bezirke.

**II. Elektrische Bahnen.**

**a) Städtische Straßenbahnen.**

Der Bericht befindet sich im XXX. Abschnitte „Gewerbliche Unternehmungen der Gemeinde“.

**b) Lokalbahnen.**

1. Lokalbahn Wien—Baden. — Der Bericht befindet sich oben unter I h.
2. Lokalbahn mit elektrischem Betriebe Wien—Preßburg. — Diesbezüglich kam es auch im Berichtsjahre zu keinen Verhandlungen mit dem Bahnunternehmen.
3. Projektirte Bahn Greifenstein—Neuwaldegg. — Mit dem Erlasse vom 5. September 1908 erteilte das k. k. Eisenbahnministerium dem behördlich autorisierten Bauingenieur Maximilian Sachs in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Bahn von der Station Greifenstein der k. k. Staatsbahnen über Königstetten nach Neuwaldegg für die Dauer eines Jahres.

### III. Lokalbahngesetz.

Eine Änderung in der Gesetzgebung über Bahnen niederer Ordnung ist nicht erfolgt; die Gültigkeit des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.=G.=Bl. Nr. 2 ex 1895, wurde mit dem Gesetze vom 29. Dezember 1908, R.=G.=Bl. Nr. 264, bis zur Erlassung eines neuen Gesetzes über Bahnen niederer Ordnung erstreckt.

#### d) Brücken.

##### I. Neubau, bezw. Rekonstruktion von Brücken und Stegen.

###### a) Donaustrombrücken.

Kaiser Franz Josephs-Brücke. — Am 20. Jänner fand bei der Donauregulierungs-Kommission eine informative Besprechung statt, bei der die Modalitäten für die weitere Benützung der Brücke durch die Lokomotiven der Dampftramway und durch die Motorwagen der städtischen Straßenbahnen erörtert wurden.

Hinsichtlich der Benützung der Brücke durch die leichten elektrischen Motorwagen wurde seitens der Direktion der städtischen Straßenbahnen in einer Eingabe an das k. k. Eisenbahnministerium der Nachweis erbracht, daß durch diese Motorwagen eine höhere Inanspruchnahme der Eisenkonstruktion nicht stattfinden wird. Das k. k. Eisenbahnministerium hat hierauf die provisorische Benützung der Brücke durch die leichten Motorwagen bis zum Jahre 1911 unter der Bedingung genehmigt, daß das Pflaster des Gleisbettes der Straßenbahn durch ein Holzstöckelpflaster ersetzt werde.

Diese Arbeiten werden unter einem mit der Umlegung der Straßenbahngleise in der Floridsdorfer Hauptstraße erst im nächsten Jahre zur Ausführung gelangen.

Der Vertrag mit der Donauregulierungs-Kommission wegen der Benützung der Brücke durch die Dampftramway wurde verlängert; wegen Aufstellung des definitiven Vertrages aus Anlaß der Elektrifizierung der Dampftramway wurden die Verhandlungen eingeleitet.

Über die seitens der städtischen Gaswerke angeregte Überführung eines Hauptgasrohrstranges von dem neuen Gaswerke in Leopoldbau hat sich der Magistrat mit der Donauregulierungs-Kommission in das Einvernehmen gesetzt und von ihr die Zusicherung erhalten, daß die Kommission gegen die geplante Rohrlegung dann keine Einwendung erheben würde, wenn durch eine Auswechslung des Granitpflasters gegen ein Holzstöckelpflaster eine entsprechende Gewichtserparnis erzielt wird.

Kronprinz Rudolfs-Brücke (Reichsbrücke). — Das Detailprojekt für die Verstärkung der Eisenkonstruktion wurde vom k. k. Ministerium des Innern im Einvernehmen mit dem k. k. Eisenbahnministerium mit Erlaß vom 29. Dezember 1907, B. 37.112, genehmigt. In dem Projekte war nur der Ersatz des Granitpflasters durch ein Holzstöckelpflaster sowie die Verstärkung der Querträger, die Unterstützung der Fahrbahnträger und die Verstärkung der Sprengstützen der Fahrbahn vorgesehen. Nach dem Vorschlage der genannten Ministerien sollten die auf 160.000 K veranschlagten Kosten zwischen der Gemeinde Wien und dem k. k. Ärare im Verhältnis von 53,2 : 46,8 aufgeteilt werden. Über die Kostentragung sowie bezüglich der Vergabung der Arbeiten und der Zahlungsbedingungen wurde zwischen der Gemeinde Wien und dem k. k. Ärare am 11. Februar ein Protokollarübereinkommen abgeschlossen, welches der Stadtrat am 3. April genehmigte. Nach dieser Vereinbarung leistete die Gemeinde Wien zu den Gesamtkosten nur einen Pauschalbetrag von 85.000 K.

Der Ersatz des Granitpflasters durch ein Holzstöckelpflaster wurde in der Zeit von Ende Mai bis Juli vorgenommen. Mit der Ausführung der Eisenkonstruktion konnte infolge verspäteter Materiallieferung im Berichtsjahre nicht mehr begonnen werden.

Anlässlich des Einbaues einer Ausweiche auf der stadtsseitigen Brückenrampe wurde das Wasserleitungsrohr aus der stadtsseitigen Rampe entfernt und die Verbindung des in der Brücke liegenden Rohrstranges mit dem Hauptrohrneße durch eine am landsseitigen Pfeiler befestigte Steigleitung hergestellt.

Um schwerere Fahrbetriebsmittel der Straßenbahnen trotz der verzögerten Verstärkung der Eisenkonstruktion in Betrieb setzen zu können, wurde eine provisorische Unterstüßung der sekundären Längsträger mittels hölzerner Sprengwerke beim k. k. Eisenbahnministerium beantragt. Das Projekt wurde zwar genehmigt, von der Ausführung desselben wurde jedoch mit Rücksicht auf die Kosten abgesehen.

Neue Donaustrombrücke. — Über den vom Magistrate im Vorjahre erstatteten Bericht hat der Stadtrat mit dem Beschlusse vom 13. Oktober die Aussteckung der Trassen der beiden Varianten der neuen Donaustrombrücke nächst der Staatsbahnbrücke angeordnet.

Wegen der vorgeschrittenen ungünstigen Jahreszeit konnte die in Aussicht genommene Besichtigung dieser beiden Trassen im Berichtsjahre nicht mehr vorgenommen werden.

Nordwestbahngehsteig. — Die Montierung der Eisenkonstruktion des Gehsteiges erfolgte seitens der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn gleichzeitig mit der Montage der Eisenbahnbrücke. Die Arbeiten wurden im Februar begonnen und Ende des Berichtsjahres vollendet. Das Montierungsgerüst wurde seitens der Gesellschaft mit Rücksicht auf aufgetretene Schwierigkeiten nicht konsensmäßig ausgeführt. Die Genehmigung der vorgenommenen Änderungen erfolgte mit Statthaltereierlaß vom 31. Dezember.

Bezüglich der Grundbenützung wurden die Verhandlungen mit dem Stifte Klosterneuburg und der k. k. Staatsbahndirektion Wien fortgesetzt. Der Donauregulierungskommission wurde auf Grund des Stadtratbeschlusses vom 14. Februar für die Benützung von Fondsgründen ein Revers ausgestellt.

Der Einbau eines 206 mm Rohrstranges der Hochquellenleitung in den Gehsteig wurde mit Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums vom 18. September genehmigt. Die aus diesem Anlasse seitens der Bahngesellschaft verlangte Ergänzung des bestehenden Vertrages erfolgte mit Stadtratbeschuß vom 11. Juni.

Wegen Vergebung der von der Gemeinde Wien auszuführenden Arbeiten fand am 14. November eine öffentliche Offertverhandlung statt. Diese Arbeiten wurden jedoch im Berichtsjahre nicht mehr in Angriff genommen.

Gehsteig über die alte Donau nächst der Nordbahnbrücke. — Das vom Stadtbauamte ausgearbeitete Projekt wurde mit Stadtratbeschuß vom 26. Februar genehmigt. Die Kosten waren auf 9415 K 33 h veranschlagt. Die wasserrechtliche Verhandlung fand am 17. Juni statt; der wasserrechtliche Konsens wurde mit Erlaß der k. k. Bezirkshauptmannschaft Floridsdorf-Umgebung vom 22. Juni erteilt. Für die auf Bahngrund notwendigen Herstellungen fand am 23. Dezember eine politische Begehung statt. Hinsichtlich der Grundbenützung wurde auf Grund des Stadtratbeschlusses vom 29. Oktober ein Revers an die Donauregulierungskommission ausgestellt. Wegen Benützung von Bahngrund der Nordbahn wurde auf Grund des Stadtratbeschlusses vom 26. Februar ein Übereinkommen abgeschlossen.

Behufs Vergebung der Arbeiten fanden am 30. Juli und 9. September Offertverhandlungen statt. Die Zimmermannsarbeiten wurden in den Monaten September und Oktober ausgeführt, die Anschüttungsarbeiten konnten im Berichtsjahre nicht vollendet werden.

### β) Donaukanalbrücken.

Ferdinandsbrücke. — Auf Grund der Gutachten der Experten wurden die Bedingungen für die Vergebung umgearbeitet und mit dem Stadtratsbeschlusse vom 9. Februar genehmigt. Mit dem gleichen Beschlusse wurde die Ausschreibung eines allgemeinen öffentlichen Wettbewerbes mit einem Einreichungstermine von sieben Monaten festgesetzt und bestimmt, daß der Ersteher der Arbeiten für die Verfassung des Projektes keine Entschädigung bekommt, während für drei weitere Projekte, welche den Vergabebefehlen entsprechen und fachgemäß durchgearbeitet sind, seitens der Gemeinde eine Vergütung von je 8000 K geleistet wird.

Der Termin für die Einreichung der Offerte wurde für den 10. Oktober angeordnet und die Ausschreibung in zahlreichen in- und ausländischen Zeitschriften verlautbart. Auf Grund des Stadtratsbeschlusses vom 13. März wurden eine Anzahl österreichischer und reichsdeutscher Brückenbau-Anstalten besonders zur Offertstellung eingeladen.

Bei der Offertverhandlung sind sieben Offerte eingelaufen u. zw. von folgenden Firmen:

1. von den Firmen R. Ph. Waagner, L. & S. Biro & A. Kurz und E. Gaertner mit zwei Varianten, wobei in der einen k. k. Professor Pecha, bei der anderen k. k. Oberbaurat Otto Wagner als Architekt namhaft gemacht war;
2. von den Firmen Jg. Gridl und F. Marinelli & L. Faccanoni, Architekt k. k. Baurat Freiherr von Krauß;
3. von den Firmen F. Marinelli & L. Faccanoni und Jg. Gridl, Architekt k. k. Baurat Pfeifer und k. k. Baurat Freiherr von Krauß;
4. von der Firma Alb. Buß & No. in Graz, Architekt J. Sitte jun.;
5. von den Firmen Vereinigte Maschinenfabrik Augsburg & Maschinenbaugesellschaft Nürnberg A.-G., Zweiganstalt Gustavsburg und Bauunternehmung Grün & Bilfinger A.-G. in Mannheim, Architekt Max Hegele in Wien;
6. von den Firmen Brückenbauanstalt Louis Eilers in Hannover und Bauunternehmung E. Gaertner in Wien, Architekt Professor Fabiani;
7. von den Firmen Brückenbauanstalt W. Dieterich in Hannover und Zementbau-Aktiengesellschaft in Hannover, Architekt Schaumann in Hannover.

Außerdem wurden zwei Projektskizzen vom diplomierten Ingenieur W. Mölzer in Berlin und vom Ingenieur C. Elwitz in Düsseldorf eingesendet,

Die eingelangten Entwürfe wurden zunächst vom Stadtbauamte überprüft und sodann den vom Stadtrate bestellten Experten k. k. Hofrat Professor Brif, k. k. Professor Cecerle und k. k. Oberbaurat Stöckl übergeben, die ein prinzipielles Gutachten über die Eignung der vorgeschlagenen Systeme sowie über die Rangordnung der Offertprojekte erstatteten.

Mit Genehmigung des Stadtrates wurde sodann mit den Firmen R. Ph. Waagner, L. & S. Biro & A. Kurz und E. Gaertner verhandelt.

Die Vergebung ist im Berichtsjahre nicht mehr erfolgt.

Zu erwähnen wäre noch, daß mit dem Gemeinderatsbeschlusse vom 17. Jänner die Entscheidung des k. k. Ackerbauministeriums in Angelegenheit des Notsteges zur Kenntnis genommen und von einer Beschwerde an den k. k. Verwaltungsgerichtshof Abstand genommen wurde.



Aspernbrücke. — Das vom Stadtbauamte verfaßte generelle Projekt für den Bau der Aspernbrücke wurde dem Stadtrate am 29. Dezember vorgelegt.

Steg im Zuge der Rampengasse. — Im Berichtsjahre wurden die erforderlichen Aufnahmen sowie die Ausarbeitung des Projektes vorgenommen.

#### γ) Bahnüberbrückungen.

Landstraßer Gürtel-Brücke. — Da die Verhandlungen mit der k. k. Staatsbahndirektion Wien wegen Regelung der rechtlichen und finanziellen Fragen bezüglich des Umbaues dieser Brücke zu keinem Ergebnis führten, richtete der Bürgermeister am 27. November ein Schreiben an den Leiter des k. k. Eisenbahnministeriums, in welchem ein Ausgleich über die strittigen Fragen vorgeschlagen wurde. Dieser stellte mit Schreiben vom 24. Dezember eine baldige Erledigung der Angelegenheit in Aussicht.

Das vom Stadtbauamte umgearbeitete Detailprojekt wurde mit Eisenbahnministerial-Erlaß vom 31. Dezember genehmigt. Wegen Vergebung der Eisenkonstruktions-, Monier-, Asphaltierungs- und Steinpflasterungsarbeiten wurde am 20. November eine öffentliche Offertverhandlung abgehalten. Da das Ergebnis derselben nicht befriedigte, wurde zufolge Stadtratsbeschlusses vom 23. Dezember die Vereinigte Maschinenfabrik Augsburg und Maschinenbaugesellschaft Nürnberg A.=G. zur Offertstellung eingeladen.

Richardsteg im III. Bezirke. — Die politische Begehung für den Bau dieses Steges fand am 14. Jänner statt. Mit Beschluß vom 4. März hat der Stadtrat auf Grund der am 8. Februar durchgeführten Offertverhandlung die Ausführung und Lieferung der Eisenkonstruktion vergeben; die Vergebung der von der Gemeinde auszuführenden Monier- und Baumeisterarbeiten erfolgte mit Stadtratsbeschluß vom 15. April.

Mit den Bauarbeiten für die Widerlager wurde im August, mit der Montage der Eisenkonstruktion Ende September begonnen.

Am 28. November fand die Probelastung statt, nach deren günstigen Ergebnisse die Brücke sofort dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde.

Das Verhältnis mit der k. k. Staatsbahndirektion hinsichtlich dieser Brücke ist im Revers vom 1. September geregelt.

Umbau der Philadelphiabrücke über die Südbahn im XII. Bezirke. — Für den Umbau der Philadelphiabrücke hat das Stadtbauamt zwei generelle Projekte ausgearbeitet; die eine Variante betraf die Herstellung einer Blechträgerbrücke mit drei Feldern, wobei Umlegungen der Gleise vorausgesetzt wurden, die andere Variante nahm eine Gitterträgerbrücke ohne Gleisumlegungen in Aussicht.

Die Südbahn-Gesellschaft entschied sich für die erste Variante, die somit dem k. k. Eisenbahnministerium vorgelegt wurde. Da das Ergebnis der hierüber abgehaltenen politischen Begehung ein anstandsloses war, wurde der Baukonsens ex commissione erteilt, worauf mit der Ausarbeitung des Detailprojektes begonnen wurde.

#### δ) Bahnbrücken.

Umbau des Favoritenviaduktes der Südbahn. — Die im Frühjahr begonnenen Arbeiten konnten trotz ihrer Schwierigkeit einen ziemlich raschen Fortschritt verzeichnen; der vertragsmäßige Vollendungstermin (31. Dezember 1908) konnte jedoch nicht eingehalten werden.

Neubau einer Brücke der Südbahn über die verlängerte Aliebergasse. — Nach den mit den Gemeinderatsbeschlüssen vom 24. Mai 1905 und vom 14. Dezember 1907 genehmigten Vereinbarungen mit der Südbahn-Gesellschaft hat die Gesellschaft

in dem Zeitpunkte, in dem die Gemeinde die Kliebergasse in geradliniger Verlängerung durch den Südbahndamm fortsetzen will, diese Durchführung durch Herstellung eines entsprechenden Brückenobjektes mit einer normalen Lichtweite von 20 m zwischen den Widerlagern und einer lichten Durchfahrts Höhe von 4·8 m zu ermöglichen, wobei die Gemeinde der Gesellschaft die Kosten der ersten Herstellung der zur Überführung der derzeit bestehenden sieben Bahngleise nötigen Brücken zu vergüten hat, während die Kosten der für mehr als sieben Gleisanlagen nötigen Brückenherstellungen der Gesellschaft zur Last fallen.

Die Südbahn-Gesellschaft hat eine generelle Projektskizze für die Überbrückung vorgelegt; es wurde vereinbart, daß vor Inangriffnahme der Arbeiten für die Überbrückung die Herstellung der Entwässerung, das ist der Einbau des städtischen Hauptunratskanales, zu erfolgen hat.

#### e) Straßenüberbrückungen.

Flößersteigbrücke. — Mit Erlaß vom 10. Jänner genehmigte das k. k. Eisenbahnministerium das Projekt für die Verstärkung der Eisenkonstruktion. Das Detailprojekt für die architektonische Ausgestaltung der Fassade der Brücke nach dem Entwurfe des Architekten Anton Möller wurde mit Stadtratbeschuß vom 11. Juni, das Projekt für die Ausführung eines schmiedeisernen Geländers mit Beschuß vom 15. September, die Vergebung der Kunstschlosser- und Tischlerarbeiten mit Beschuß vom 11. September, die Vergebung der Stein- und Asphaltpflasterungsarbeiten mit Beschuß vom 28. September genehmigt.

Im Laufe des Frühjahres wurde die Fundierung der Brücke vollendet. Hierbei ergaben sich große Schwierigkeiten, da das unmittelbar daneben befindliche alte Objekt sehr leicht fundiert war. Die Beschädigung des letzteren infolge des Neubaues war jedoch nur geringfügig.

Mit der Aufmauerung der Widerlager wurde im Mai begonnen. Sie waren Ende Juli bis zur Höhe der Auflagerquader vollendet. Die Montierung begann anfangs August und dauerte bis Ende September. Ihr folgte die Herstellung der Moniergewölbe. Ende Oktober begann die Nachmauerung der Moniergewölbe; im November wurde die Asphaltabdeckung ausgeführt. Die Imperial-Continental-Gas-Association verlegte ihre Gasrohre im November, worauf die Verlegung der Wasserleitungsrohre, die Aufstellung des Brückengeländers, die Legung der Straßenbahngleise und die Pflasterung erfolgte.

Im Monate Dezember wurden noch kleinere Vollendungsarbeiten ausgeführt.

Am 29. und 30. Dezember fand die Prüfung und Erprobung der Brücke durch die k. k. Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen statt, welche mit Rücksicht auf das günstige Ergebnis der Brückenprobe den Benützungskonsens ex commissione erteilte. Bis auf die Herstellung der Asphalttrottoire, der Bildhauerarbeiten und der letzten Träger wurde das Brückenobjekt im Berichtsjahre fertiggestellt. Ferner fehlt noch die Abgrabung für die Freilegung des neben der Brücke liegenden Kanales für das Rohr der II. Hochquellenwasserleitung.

Überbrückung der Scheibenberggasse im Zuge der Bastiengasse im XVIII. Bezirke. — Über das vom Stadtbauamte in zwei Varianten verfaßte generelle Projekt fand am 14. Juli eine kommissionelle Verhandlung statt. Auf Grund des Ergebnisses derselben wurden die erforderlichen Aufträge an die in Betracht kommenden Anrainer wegen Herstellung des vorgeschriebenen Niveaus auf Grund der bestehenden Parzellierungs- und Baukonsense erlassen. Das Stadtbauamt beschäftigte sich im Berichtsjahre mit der Ausarbeitung der Pläne und Kostenberechnungen.

## c) Sonstige Brücken.

Seeschlachtgrabenbrücke. — Mit Beschluß vom 25. August genehmigte der Stadtrat das umgearbeitete Projekt für die Überbrückung des Seeschlachtgrabens im Zuge der Haindlgasse. Die Arbeiten wurden im September und Oktober ausgeführt.

Steg im Zuge der Preindlgasse im XIII. Bezirke. — Zur Überführung von zwei 700 mm weiten Wasserleitungsrohren der II. Kaiser Franz Joseph-Hochquellenwasserleitung ist die Herstellung eines Steges über den Wienfluß und die Stadtbahn im Zuge der Preindlgasse im XIII. Bezirke in Aussicht genommen. Da das generelle Projekt keinem Anstande begegnete, wurde vom Stadtbauamte das Detailprojekt ausgearbeitet, wobei auf eine Ausgestaltung des Steges zur Benützung durch Fußgänger Rücksicht genommen wurde.

## II. Erhaltung der Brücken

## a) Donaustrombrücken.

An den der Gemeinde gehörigen Objekten wurden nur normale Erhaltungsarbeiten vorgenommen.

## b) Donaukanalbrücken.

Marienbrücke. — Am 15. Jänner genehmigte der Stadtrat einen Kredit von 500 K für die Aufstellung einer Schablone der projektierten Marienstatue. Die Befichtigung derselben fand am 20. März statt. Die mit dem Bildhauer Hans Schwathe und dem Architekten Josef Hachhofer gepflogenen Verhandlungen über die Ausführung der Statue und der zu leistenden Honorare wurden mit Stadtratsbeschluß vom 20. August genehmigt. Für die Gesamtkosten wurde ein Betrag von 47.000 K bewilligt. Die Detailpläne für die architektonische Ausgestaltung wurden noch im Berichtsjahre geliefert.

Die Lager der Schleppträger der Marienbrücke waren infolge starker Verrostung durch die Rauchgase der Stadtbahn unbeweglich geworden. Es mußte daher ein Lager ganz ausgewechselt und die Konsolen der Schleppträger mit einer Monierumhüllung versehen werden. Entlang der Lagerkörperreihe wurde eine dichte Blechverschalung hergestellt. Da sich diese schwierigen Arbeiten (sämtliche Schlepparme mußten mittels hydraulischer Pressen gehoben werden) bis in den Spätherbst erstreckten, mußte die beabsichtigte Erneuerung der undicht gewordenen Asphaltabdeckung auf das nächste Jahr verschoben werden.

Kaiser Franz Joseph-Regierungsjubiläums-Brücke. — Vom 23. auf den 24. September wurde die alle 5 Jahre auszuführende Probebelastung vorgenommen.

Brigittabrücke. — Die in 5jährigen Zwischenräumen vorzunehmende Probebelastung fand in der Nacht vom 19. auf den 20. September statt.

Stephaniebrücke. — Mit Stadtratbeschluß vom 14. Oktober wurde die Auswechslung loser Nieten genehmigt. Die Vergebung der Arbeit erfolgte mit Stadtratsbeschluß vom 11. Dezember.

Ferdinandsbrücke. — Für die allwöchentlichen Nivellements der Brücke wurden 3000 K genehmigt.

Aspernbrücke. — Vierteljährlich erfolgten die vorgeschriebenen Revisionen des Bauzustandes. Die turnusgemäße Probebelastung fand in der Nacht vom 21. auf den 22. Dezember statt und ergab ein befriedigendes Resultat.

Kaiser Josefs-Brücke. — Eine Nietenauswechslung wurde genehmigt.

## c) Sonstige Brücken.

## I. Wienflußbrücken:

Margerbrücke. — Die losen Nieten wurden ausgewechselt.

Stubentorbrücke. — Es fand die Auswechslung loser Nieten statt. Die mit Stadtratsbeschluß vom 3. Dezember genehmigte Umpflasterung der Fahrbahn und Herstellung einer neuen Asphaltabdeckung mit Betonunterlage im Kostenbetrage von 12.220 K konnte wegen vorgeschrittener Jahreszeit im Berichtsjahre nicht mehr ausgeführt werden.

Ungarbrücke. — Lose Nieten wurden ausgewechselt.

Guldenbrücke. — Die Stelzenlager wurden gerade gerichtet, vorhandene lose Nieten wurden ausgewechselt.

## II. Bahnüberbrückungen:

Kennwegerbrücke. — Die Wellblechabdeckung unter dem großen Gasrohrstrange wurde ausgewechselt und der Anstrich erneuert.

Ruftensteg. — Mit Stadtratsbeschluß vom 5. August wurde die Erneuerung des Anstriches der Eifenkonstruktion genehmigt, mit Beschluß vom 4. September diese Arbeit vergeben.

## d) Straßenüberbrückungen.

Brücke über die Straße „Am Kaisermühlendam“ im Zuge der Kagraner Reichsstraße (sog. Gridlisches Objekt). — Das Detailprojekt für die Verstärkung der Brücke wurde vom k. k. Eisenbahnministerium mit Erlaß vom 13. Jänner im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium des Innern genehmigt. Die von der k. k. n.-ö. Statthaltereie gestellten Bedingungen, unter welchen die Rekonstruktion des Objektes zugestanden wurde, genehmigte der Stadtrat mit Beschluß vom 6. Mai. Die Aufstellung des neuen Tragwerkes erfolgte im Monate Oktober. Nach erfolgter Demolierung des alten Tragwerkes wurde die neue Brücke eingeschoben. Die übrigen Arbeiten wurden im selben Monate vollendet, so daß am 28. Oktober die Belastungsprobe vorgenommen werden konnte. Das Resultat derselben war ein günstiges. Die Gesamtkosten der Brückenkonstruktion betragen 30.299 K 66 h.

## e) Wasserstraßen.

## Donauregulierung.

Die Bautätigkeit der Donauregulierungs-Kommission beschränkte sich wie in den Vorjahren auf die Schaffung einer für alle Wasserstände benützbar Schiffahrtsrinne. Demgemäß wurden die bisher ausgeführten Niederwasserbauten fortgesetzt und neue Strecken in die Niederwasser-Regulierung einbezogen.

Im Gemeindegebiete von Wien selbst wurden die vorhandenen Taloudpflasterungen rekonstruiert, am Anfange und bei der Ausmündung des Donaukanales und bei der Wienflußmündung Baggerungen und verschiedene andere Erhaltungsarbeiten ausgeführt.

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

Die Bauarbeiten umfaßten im Berichtsjahre die Fortführung und Beendigung der Bauarbeiten für die Staustufe Kaiserbad und die Ausbaggerung der Donaukanalsohle vom Kaiserbadwehr bis zur Wienflußmündung. Die Gesamtfunktionsproben ergaben im allgemeinen ein befriedigendes Resultat.

Der Bau des Schützenhauses wurde gleichfalls vollendet.

Wie in dem vorjährigen Berichte erwähnt worden ist, wurde zwischen der Gemeinde und der Kommission für Verkehrsanlagen anlässlich der Erbauung des Schützenhauses und der Kaiserbadschleuse ein Übereinkommen getroffen, wornach die Gemeinde die Demolierung und den Wiederaufbau der St. Johannes-Kapelle in der Oberen Donaustraße — die aus ästhetischen Gründen nicht neben dem neuen Schützenhause belassen werden konnte — übernimmt, wogegen die Kommission für Verkehrsanlagen einen Kostenbeitrag von 10.000 K leistet.

Auf Grund mehrfacher kommissioneller Verhandlungen, zu der auch die Zentralkommission zur Errichtung und Erhaltung der Kunst- und historischen Denkmale beigezogen wurde, hat der Stadtrat mit dem Beschlusse vom 17. Juni die neue Situierung der Kapelle, ungefähr 130 m stromaufwärts in der dort befindlichen Gartenanlage, genehmigt.

Die Baumeisterarbeiten wurden auf Grund einer allgemeinen Offertverhandlung an den Baumeister Martin Ranzinger, die übrigen Arbeiten im kurzen Wege an entsprechende Firmen vergeben. Das Kostenverfordernis war mit 27.655 K 16 h veranschlagt.

Die Arbeiten wurden im August in Angriff genommen, die Vollendung ist im Berichtsjahre nicht erfolgt.

Dem Projekte für die Ausbaggerung der Donaukanalsole vom Kaiserbadwehr bis zur Wienflusausmündung wurde seitens der Gemeinde mit Stadtratsbeschlusse vom 3. Juli unter gewissen Bedingungen zugestimmt; insbesondere wurde verlangt, daß die Kosten der tieferen Abtragung des Mittelpfeilers der Ferdinandsbrücke der Gemeinde Wien rückvergütet werden. Die Arbeiten wurden der Hauptsache nach im Berichtsjahre durchgeführt; ausständig ist noch die Baggerung der Schotterbank beim Mittelpfeiler der Ferdinandsbrücke, die erst nach Abtragung des Pfeilers beim Umbaue der Brücke voraussichtlich im Winter des Jahres 1909 vorgenommen werden kann. Gleichzeitig soll mit dieser Baggerung eine solche an der Wienflusausmündung stattfinden, die gleichfalls auf Kosten des Donauregulierungsfonds erfolgen wird. Die Vorarbeiten für die Erbauung der weiteren Staufufen im Donaukanale sind soweit gediehen, daß am 16. Juni ein Beschlusse der Donauregulierungs-Kommission eingeholt werden konnte. Wie schon ursprünglich geplant, wird die 3. Staufufe oberhalb der Staatseisenbahnbrücke, die 4. und letzte Staufufe aber, nicht wie ursprünglich projektiert war, unterhalb der Donauuferbahnbrücke, sondern zirka 2 km oberhalb dieses letzteren Punktes nächst dem sogenannten Rettungshügel angeordnet und ist von dieser Stelle aus eine Schleusenverbindung zwischen Donaukanal und Freudenauer Hafen in Aussicht genommen. Nachdem bei der Anlage dieser 2 Staufufen der Abflusse der Wienflusse-Hochwässer, der Rückstau der Donau-Hochwässer und des Eisstoßes zu berücksichtigen sind, wurde das k. k. hydrographische Zentralbureau mit der Ermittlung der hydrologischen Daten, die dem Projekte zugrunde zu legen sind, beauftragt und sind diese Studien dem Abschlusse nahe.

#### **Herstellung des österreichischen Wasserstraßennetzes.**

Seitens der Stadtvertretung Krakau wurde an die Gemeinde Wien wegen Beteiligung an einer Aktion für den Bau des Donau-Oderkanales herangetreten, worüber der Stadtrat unterm 26. Februar folgendes beschloß:

Es sei dem Präsidenten der königlichen Hauptstadt Krakau bekanntzugeben,

1. daß die Gemeinde Wien der Aktion zur endlichen Inangriffnahme des Baues des Donau-Oderkanales das lebhafteste Interesse entgegen bringt und geneigt ist, die Vorbereitung für ein Zusammentreffen aller hieran interessierten Faktoren in Wien zu treffen, rücksichtlich mit den in Frage kommenden Vertretungen und Körperschaften das erforderliche Einvernehmen ehetunlichst zu pflegen;

2. daß für die genannten Zwecke ein vorbereitendes Komitee unter dem Vorſiße des Präſidenten und Magiſtratsdirektors Dr. Richard Weiſkirchner gebildet wird, welchem der Stadtratsreferent und Vertreter des Magiſtrates, Stadtbauamtes, Marktammtes und der ſtädtiſchen Gas- und Elektrizitätswerke anzugehören haben.

Über Antrag des Herrn Vizebürgermeiſters Dr. Porzer wurde in der Stadtratſitzung vom 4. März ein aus fünf Stadträten und zwei Gemeinderäten beſtehendes Komitee gewählt, welches für eine geplante Konferenz in der Wiener Handels- und Gewerbekammer betreffs Erbauung des Donau-Oberkanales die entſprechenden Vorberatungen zu pflegen und ſeine Anträge dem Stadtrate vorzulegen hätte.

Mit dem Stadtratſchluſſe vom 8. April wurde dem ſeitens der n.-ö. Handels- und Gewerbekammer vorgelegten Konzepte der an die beiden Häuſer des Reichsrates ſowie an die Regierung zu richtenden Eingabe betreffend eine Kundgebung zugunſten des Baues des Donau-Oberkanales ſowohl dem Inhalte nach als auch hinſichtlich der Art und Weiſe der Überreichung zugeſtimmt. Mit dem Stadtratſchluſſe vom 27. Mai wurden die ſeitens der n.-ö. Handels- und Gewerbekammer übermittelten Referate bei der am 11. März ſtattgehabten Kundgebung für den Bau des Donau-Ober-Weichſelkanales zur Kenntnis genommen.

Vonſeite des Magiſtrates wurde die Donauregulierungs-Kommiſſion auf Grund des Stadtratſchluſſes vom 10. Juni betreffs der Ausgeſtaltung des Wiener Hafens des Donau-Oberkanales und der Abfuhr der Hochwässer betrieben und der Direktion für den Bau der Waſſerſtraßen die betreffenden Begutachtungen der Gemeinde mitgeteilt.

Mit dem Stadtratſchluſſe vom 11. Juni wurde genehmigt, daß die das Land Niederöſterreich vertretenden Mitglieder und Erſahmänner des Waſſerſtraßenbeirates des k. k. Handelsminiſteriums zu erſuchen ſeien, bei der am 15. Juni ſtattfindenden V. Plenarverſammlung des Waſſerſtraßenbeirates die Interellen der Gemeinde Wien und zwar inſbeſondere in Angelegenheit des Wiener Hafens für den Donau-Oberkanal im Sinne der Ausführungen des Stadtbauamtes vom 6. Juni, welche ihnen abſchriftlich zur Verfügung geſtellt werden, zur Geltung zu bringen.

Mit dem Stadtratſchluſſe vom 15. September wurde der Magiſtratsbericht über den derzeitigen Stand der Frage der Abfuhr der Donauhochwässer und der Ausgeſtaltung des Wiener Hafens zur Kenntnis genommen.

Vonſeite der Gemeinde Wien wurden über eine Anfrage der k. k. n.-ö. Statthalterei als Sachverſtändige zur Enteignung von Waſſerrechten der k. k. Oberbaurat Ingenieur Rohaczek im k. k. Eiſenbahnminiſterium und der ſtädtiſche Baurat in Penſion Franz Rindermann namhaft gemacht.

### Wienflußregulierung.

Die Bauausführungen beſchränkten ſich auf die Fertigſtellung der architektoniſchen Ausgeſtaltung der vier unterſten Wienflußbrücken.

Von größeren Regulierungsarbeiten wären folgende zu erwähnen:

Bei den Weidlingauer Stauanlagen wurde die Sohle des Mauerbaches zwiſchen der Eiſenbahn- und Reichsſtraßenbrücke gepflaſtert. In der Nähe der Franz Karl-Brücke wurde bei der die Künette abſchließenden kleinen Mauer der beſchädigte Beton durch Bruchſtein erſetzt.

Die betonierte Sohle wurde ſtellenweiſe ausgebeſſert und wurden die Lagerungen an der Sohle der Waſſerhaltungen und der Gerinne ausgeräumt.

Die für Zwecke der Wienflusssaufsicht und der Wientalwasserleitung bestehende Telegraphenleitung wurde in der Strecke Penzing—Neues Rathhaus aus dem Feuerwehrkabel in eine Luftleitung umgelegt.

Seitens der k. k. Staatsbahndirektion Wien wurde die Brücke im Zuge der Westbahn über den Mauerbach und die daranschließende Regulierung der Ufer des Mauerbaches fertiggestellt.

Nennenswerte Hochwässer sind im Wienflusse nicht eingetreten.

Wie in den früheren Jahren beteiligte sich auch im Berichtsjahre die Gemeinde an verschiedenen wasserrechtlichen Verhandlungen im oberen Wienflußgebiete, um den ungestörten Bestand der Wienflußbauten zu sichern; aus dem gleichen Grunde wurden auch mehrfach Anzeigen über verschiedene Übelstände an die k. k. Bezirkshauptmannschaft Hiezing-Umgebung und an den Bezirksstrafenausschuß Purkersdorf erstattet.

Am 4. November fand eine Vereisung des Wienflusses oberhalb Weidlingau durch Seine Excellenz den Ackerbauminister Dr. Ebenhoch und Seine Excellenz den Statthalter Grafen Kielmansegg behufs Information über das vom n.-ö. Landesausschusse ausgearbeitete Projekt für die Regulierung des oberen Wienflußlaufes statt; an dieser Besichtigung nahmen auch Vertreter der Gemeinde Wien teil.

#### **Erhaltung der Ufer und Gerinne und Regulierung von Bächen.**

Mit dem Stadtratbeschlusse vom 4. September wurde das vom Stadtbauamte verfaßte Detailprojekt für die Regulierung des unteren Waldgrabens in Rahlenbergerdorf in der Strecke von der Heiligenstädterstraßen-Brücke aufwärts bis zum ersten hölzernen Gehstege im Zuge des Waldbachsteiges mit dem Kostenbetrage vom 9000 K genehmigt und die Ausführung der Erd-, Baumeister- und Pflasterungsarbeiten dem städtischen Kontrahenten Baumeister Karl Schuller übertragen. Die bezüglichen Bauarbeiten wurden in den Monaten September, Oktober und November ausgeführt.

Die kleineren Uferversicherungen an den sonstigen Bachgerinnen bewegten sich innerhalb des normalen Umfanges und Aufwandes.

## **B. Verkehrsmittel.**

### **a) Lohnfuhrwerk.**

#### **Fiaker und Einspänner.**

Die seit Jahren anhängige Neuregelung des Maximaltarifes für das öffentliche Lohnfuhrwerk wurde auch in diesem Berichtsjahre nicht durchgeführt. Wohl haben die beteiligten Genossenschaften Tarifentwürfe vorgelegt, jedoch hat die vom Magistrate in mehreren Besprechungen durchgeführte Überprüfung dieser Entwürfe wesentliche Mängel erkennen lassen, so daß auf die Genehmigung der genossenschaftlichen Vorschläge seitens der Landesbehörde kaum zu rechnen ist.

Zimmerhin aber lenkte die beginnende Einführung des Automobilbetriebes im öffentlichen Lohnfuhrwerke die Aufmerksamkeit der Behörden auf sich; als Frucht der bezüglichen Amtshandlungen ist die Verordnung des k. k. Statthalters im Erzherzogtum Österreich unter der Enns vom 12. September, Z. Ia—940/3, L.-G.-Bl. Nr. 117, betreffend Betriebsvorschriften und einen Maximaltarif für die an öffentlichen Orten im Wiener Polizeirayon zu jedermanns Gebrauche bereit gehaltenen Automobillohnwagen (Auto-Platzfuhrwerk) erschienen.

Diese Verordnung zerfällt in drei Kapitel, von denen das erste von den Betriebsvorschriften, das zweite vom Maximaltarife handelt und das dritte die Schlußbestimmungen enthält.

In den „Betriebsvorschriften“ wird zunächst im § 1 ausgesprochen, daß für die an öffentlichen Orten im Wiener Polizeirayon zu jedermanns Gebrauche bereit gehaltenen Automobillohnwagen, abgesehen von den Bestimmungen der Ministerialverordnung vom 27. September 1905, R.-G.-Bl. Nr. 156, die Bestimmungen der Statthaltereiverordnung vom 1. Dezember 1891, L.-G.-Bl. Nr. 53, sinngemäße Anwendung zu finden haben. § 2 enthält die Vorschriften für die Wagen und Wagenlenker. Darnach haben die Automobilwagen, welche an Stelle von bisherigen Einspannerwagen treten, die Nummer des Einspannerwagens und oberhalb dieser den Buchstaben „E“ und, falls sie an Stelle von Zweispännerwagen treten, die Nummer des letzteren zu erhalten. Wagen, die auf Grund neuer Konzessionen in Verkehr gestellt werden, müssen mit neu folgenden Nummern in der Reihe der Zweispännerwagen versehen werden. Aus den weiteren Bestimmungen dieses Paragraphen ist insbesondere hervorzuheben, daß jeder Automobillohnwagen mit einem Fahrpreisanzeiger ausgerüstet sein muß. Hinsichtlich der Wagenlenker wird angeordnet, daß nur solche Personen verwendet werden dürfen, welche die im § 21 der Ministerialverordnung vom 27. Dezember 1905, R.-G.-Bl. Nr. 156, vorgeschriebene Lizenz, die für Wagenlenker im Pflaßfuhrwerke überhaupt erforderlichen persönlichen Eigenschaften besitzen und die Kenntnis der Betriebs- und Tagvorschriften für das Auto-Pflaßfuhrwerk und der Handhabung des Fahrpreisanzeigers sowie genügende Pflakennntnis durch eine Prüfung vor der k. k. Polizeidirektion nachweisen. Weiters wird die Gebühr für die Bestellung eines öffentlichen Automobillohnwagens mit 2 K bestimmt und hinsichtlich der Geschwindigkeit der Wagen auf die mehrzitierte Ministerial-Verordnung vom Jahre 1905 verwiesen. § 3 bespricht den Fahrpreis, der den Einheitsätzen und Zuschlägen des später zur Erörterung kommenden Maximaltarifes entsprechen muß und die Ansätze des letzteren nicht überschreiten darf. Die von den einzelnen Unternehmern gewählten Tarife unterliegen der Genehmigung der k. k. Polizeidirektion. § 4 behandelt die Fahrpreisanzeiger, welche genügende Gewähr für ihr dauernd verlässliches, richtiges und Streitigkeiten über die Höhe der tarifmäßigen Entlohnung möglichst ausschließendes Funktionieren bieten müssen. In den weiteren Punkten dieses Paragraphen wird die Beschaffenheit, die Prüfung und die Anbringung der Fahrpreisanzeiger auf den Wagen eingehend erörtert. § 5 enthält die Vorschriften über den Gebrauch des Fahrpreisanzeigers und § 6 jene über die Reparatur desselben.

Das Kapitel II „Maximaltarif“ zerfällt in 3 Abschnitte, u. zw. a) Streckentarif, b) Wartezeit und c) Zuschläge. Im Abschnitte a) wird der Fahrpreis für die gleichzeitige Fahrt von höchstens 3 Fahrgästen während der Tagesstunden, das ist von 7 Uhr früh bis 11 Uhr abends, bis zu 1000 m mit 2 K und für jede weitere begonnene 250 m mit 25 h, für mehr als 3 Fahrgäste bis 600 m mit 2 K und je weitere 150 m mit 25 h festgesetzt. Für die Nachtzeit, das ist von 11 Uhr abends bis 7 Uhr früh, ist ohne Rücksicht auf die Personenanzahl bis 600 m 2 K und für je weitere begonnene 150 m 25 h zu bezahlen. Die Wartezeit bis zur Dauer von 3 Minuten wird mit 25 h berechnet. An Zuschlägen kommen in Betracht 1. die Bestellgebühr mit 2 K, 2. der Lokalzuschlag für eine nicht voraus bestellte Fahrt, die von einer Eisenbahn- oder Dampfschiffstation, einem polizeilich kundgemachten Schaustellungs- oder Belustigungsorte oder einem Theater begonnen wird, mit 1 K und 3. der Gepäckzuschlag mit 2 K.



Im III. Kapitel „Schlußbestimmungen“ wird darauf verwiesen, daß die Verordnung mit dem Tage ihrer Verlautbarung in Kraft tritt, jedoch für Automobilwagen, welche an diesem Tage bereits im Betriebe stehen, die Verpflichtung, den Tagtarif und den Fahrpreisanzeiger nach dieser Vorschrift einzurichten, erst mit 1. Jänner 1909 einzutreten habe.

Fiakler. — Die Anzahl der Fiaklerlizenzen hat sich gegenüber dem Vorjahre insoferne geändert, als zwei Konzessionen im Berichtsjahre rechtskräftig wegen des mehr als 6 Monate dauernden Nichtbetriebes zurückgenommen wurden und andererseits durch Umwandlung von Einspannerwagen mit Pferdebetrieb in den Automobilbetrieb 4 Konzessionen neu hinzugekommen sind. Die Gesamtzahl der Fiaklerlizenzen betrug sonach am Ende des Berichtsjahres 999, darunter 6 mit Automobilbetrieb.

Hinsichtlich der Fiaklerstandplätze ergaben sich verschiedene Änderungen.

So wurde der zum Hauptstandplatz I., Rauhensteingasse gehörige Teilstandplatz vor dem Hotel „Erzherzog Karl“ in der Kärntnerstraße, welcher für 2 Wagen bestimmt war, vor das Haus I., Himmelfortgasse 2 verlegt.

Bezüglich des Fiaklerstandplatzes I., Lobkowitzplatz-Augustinerstraße wurde verfügt, daß die in der Augustinerstraße an der Ecke des Lobkowitzplatzes (Philippshof) aufgestellten 3 Wagen künftighin vor der Ecke Albrechtsplatz, resp. Tegetthofstraße des genannten Hauses, jedoch noch in der Front der Augustinerstraße Aufstellung zu nehmen haben.

Zur Verbesserung der Verhältnisse auf den Standplätzen I., Lugeck und I., Regierungsgasse wurde eine Überstellung von dahingehörigen Wagen in die Akademie-, bezw. Maximilianstraße verfügt und angeordnet, daß die Zahl der in der Maximilianstraße (Rückfront des Grand Hotels) stehenden 3 Wagen um 2, die auf dem Hauptstandplatz Maximilianstraße-Kärntnerstraße gehörigen 14 Wagen gleichfalls um 2 vermehrt und den Fuhrwerkern des letzteren außerdem gestattet werden soll, den Standplatz in der Akademiestraße anstatt mit 5, künftighin mit 6 Wagen zu befahren. Überdies wurde den Fiakern des Standplatzes Lugeck zugestanden, den Standplatz Akademiestraße mit 10 statt wie früher mit 8 Wagen zu beziehen.

Für den Standplatz Wiesingerstraße, Ecke Aspernplatz, wurde die Anordnung getroffen, daß die in Betracht kommenden Fuhrwerker während der Wintermonate, das ist von Mitte Oktober bis Mitte April, auf der dem Standplatz gegenüberliegenden Straßenseite Aufstellung zu nehmen haben.

Bauliche Veränderungen auf dem Fleischmarke veranlaßten den Magistrat, von den daselbst aufgestellten Fiakern einen Wagen auf das Plateau an der Kreuzung Rotenturmstraße-Fleischmarkt und 4 Wagen in die Rotenturmstraße vor das Haus Nr. 19 provisorisch zu überstellen.

Mit Rücksicht auf den Marktverkehr I., Am Hof und auf der Freyung wurde bezüglich der daselbst aufgestellten Fiakler verfügt, daß der Fiaklerstandplatz Am Hof gegenüber den Häusern Nr. 7 und 8 von 11 Uhr nachts bis 6 Uhr früh nicht befahren werden darf. Eine gleiche Verfügung wurde bezüglich des Fiaklerstandplatzes auf der Freyung getroffen.

Schließlich wurde noch den Fiakern des Standplatzes in der verlängerten Operngasse das Recht eingeräumt, abends eine Viertelstunde nach Schluß der Vorstellung im Hofopertheater und an Tagen, an denen keine Vorstellungen in der Hofoper stattfinden, von 10 Uhr abends an 2 Wagen vor der Dreherischen Bierhalle in der Operngasse aufzustellen.

Einspanner. — Von den am Ende des vorigen Berichtsjahres vorhandenen Konzessionen sind in diesem Berichtsjahre 4 Konzessionen in Abfall zu bringen und verblieben sonach insgesamt 1750 aufrecht bestehende Konzessionen. Von diesen lauten 21 auf die Berechtigung zum Automobilbetrieb.

Standplatzänderungen sind folgende zu verzeichnen u. zw.:

a) Im I. Bezirke.

Die Verteilung der auf den Standplatz Stadiongasse gehörigen Wagen wurde in der Weise geregelt, daß 3 Wagen den Teilstandplatz in der Lichtenfelsgasse, links vom Eingange in das Rathaus, zu beziehen haben, 2 Wagen in der Stadiongasse, Ecke der Reichsratsstraße und 1 Wagen in der Stadiongasse, Ecke der Bartensteingasse, aufzustellen sind.

Die beiden Hauptstandplätze I., Ribelungengasse und I., Albrechtsgasse wurden vereinigt und letzterer als Teilstandplatz bestimmt, welcher von 2 Wagen abwechselnd zu befahren ist. Außerdem wurde zu diesem vereinigten Hauptstandplatze noch ein Teilstandplatz für 2 Wagen in der Operngasse vor Drehers Bierhalle errichtet, welcher jedoch nur abends eine Viertelstunde nach jeweiligem Theaterschlusse im Hofoperntheater, bezw. an jenen Tagen, an welchen keine Vorstellungen im genannten Theater stattfinden, erst von 10 Uhr abends bis 6 Uhr früh befahren werden darf.

Auch hinsichtlich der Einspannerfuhrwerke I., Am Hof und I., Freyung mußte mit Rücksicht auf den daselbst stattfindenden Marktverkehr eine Anordnung dahingehend getroffen werden, daß der Einspannerstandplatz Am Hof gegenüber den Häusern 7 und 8 von 11 Uhr nachts an nur von 2 Wagen gleichzeitig befahren werden darf und daß die Einspanner des Standplatzes Freyung-Kennigasse über jeweilige Anordnung des städtischen Marktkommissariates, resp. der Organe der k. k. Sicherheitswache den Standplatz in der Kennigasse für den Marktverkehr freizugeben haben.

b) Im II. Bezirke.

Einem lokalen Bedürfnisse Rechnung tragend, wurde für die Einspanner der Hauptstandplätze Rotensterngasse und Intimes Theater vor dem Hotel „Moser“ II., Praterstraße 50, ein Teilstandplatz für 4 Wagen errichtet, welcher jedoch nur in der Zeit von 11 Uhr nachts bis 5 Uhr früh befahren werden darf.

Ebenso wurde für die Einspanner des Standplatzes II., Scherzergasse, Ecke der Nordwestbahnstraße, ein Teilstandplatz für 2 Wagen in der Fahrbahn der Taborstraße, an der Stirnseite des Nordwestbahnhofes errichtet.

c) Im IV. Bezirke.

Hier wurde der vor dem Hause Wienstraße 21 bestandene Einspannerstandplatz nach IV., Wienstraße 19 verlegt.

Infolge Demolierung des Hauses IV., Margaretenstraße 17 mußte der daselbst befindliche Einspannerstandplatz vor die Häuser IV., Margaretenstraße 26/28 verlegt werden, doch wurden späterhin von den in Betracht kommenden 5 Fuhrwerken von dem neuen Standplatze 3 Wagen in die Margaretenstraße, Ecke der Schleifmühlgasse, überstellt.

## d) Im VI. Bezirke.

Aus Verkehrsrücksichten wurde bezüglich des Einspannerstandplatzes vor dem Apollotheater angeordnet, daß die Wagen von  $\frac{1}{2}$ 8 Uhr abends an vom Zwischenraume zwischen den vorstadtseitigen Mauerpfeilern des Haupteinganges in das Apollotheater neben Dr.-Nr. 63 der Gumpendorferstraße gegen die Kopernikusgasse zu aufzustellen sind.

Eine zeitweilige Verschiebung des Standplatzes Mariahilferstraße 99/103 gegen die Stadt zu mußte wegen Umbau des Hauses Mariahilferstraße 103 vorgenommen werden.

## e) Im VII. Bezirke.

Im Hinblick auf verschiedene Unzukömmlichkeiten, welche sich rücksichtlich des Einspanner-Hauptstandplatzes VII., Stiftgasse 2 sowie der zugehörigen Teilstandplätze VII., Stiftgasse 21 und VII., Mariahilferstraße 26 ergaben, sah sich der Magistrat veranlaßt anzuordnen, daß von den zugehörigen Wagen 10 auf den Hauptstandplatz, 2 auf den Teilstandplatz in der Stiftgasse 21 und 3 auf den Teilstandplatz Mariahilferstraße 26 gehören. Ebenso wurde das Anfahren und die Aufstellungsweise der einzelnen Wagen auf dem genannten Hauptstandplatz und seinen Teilstandplätzen genau geregelt.

Infolge Demolierung des Hauses VII., Richterergasse 1, mußte der dajelbst bestehende Einspannerstandplatz in die Lindengasse vor die Häuser Dr.-Nr. 35 und 37 verlegt werden.

Der seinerzeit provisorisch von VII., Hermannngasse 16 nach VII., Hermannngasse 13 verlegte Einspannerstandplatz wurde im Berichtsjahre definitiv als Standplatz bestimmt.

## f) Im VIII. Bezirke.

Über verschiedene Beschwerden wurde die Aufstellung der Einspanner auf dem Standplatz VIII., Feldgasse dahin geregelt, daß 2 Wagen von der Alferstraße an, die übrigen vom Eingange in das Haus Nr. 23 der Feldgasse gegen die Breitenfelderergasse zu aufzustellen sind.

Wegen der ungünstigen Erwerbsverhältnisse der Fuhrwerker des Standplatzes VIII., Zeltgasse 6 wurde letzterer gänzlich aufgelassen und die in Betracht kommenden 2 Einspannerfuhrwerke auf den Standplatz Langeergasse überstellt. Gleichzeitig mit dieser Verfügung wurde die Aufstellung der Fuhrwerke in der Albertergasse (Teilstandplatz zum Hauptstandplatz Langeergasse) neu geordnet.

## g) Im IX. Bezirke.

Der rege Verkehr in der Währingerstraße machte eine teilweise Verlegung des Einspannerstandplatzes IX., Währingerstraße 1—7 notwendig und wurden nur 5 Wagen vor dem Hause Währingerstraße 1 sowie ein Wagen vor dem Hause Währingerstraße 7 belassen, wogegen die übrigen zugehörigen Wagen auf die den Häusern Maximilianstraße 15 und 17 gegenüberliegende Straßenseite neben die Allee vor der Gartenanlage überstellt wurden.

## h) Im X. Bezirke.

Hier wurde für die Einspanner des Hauptstandplatzes Replerplatz-Columbusgasse ein neuer Teilstandplatz für 4 Wagen vor dem Hause Favoritenstraße 76 errichtet.

## i) Im XV. Bezirke.

Zur Regelung der Verhältnisse auf dem Standplatze XV., Westbahnhof und den zugehörigen Teilstandplätzen wurde angeordnet, daß von den 16 Wagen in der Gerstnerstraße 12 in der letzteren, bezw. deren Fortsetzung zu verbleiben haben, wogegen 4 auf einen neu geschaffenen Teilstandplatz im VI. Bezirk Innere Gürtelstraße zwischen der Mariahilferstraße und Wallgasse gewiesen wurden. Überdies wurden vom Teilstandplatze in der Staglgasse 2 Wagen vor das Haus Mariahilferstraße 150 überstellt.

## j) Im XVII. Bezirke.

Der zum Hauptstandplatze XVII., Kalvarienberggasse gehörige provisorische Teilstandplatz Wattgasse 73 wurde in einen definitiven Teilstandplatz umgewandelt.

## Taxameterwagen.

Am Ende des Berichtsjahres standen beim öffentlichen Lohnfuhrwerke vier Taxametersysteme in Verwendung, nämlich das System Westdarp & Pieper bei 3 Fiakern und 89 Einspannern, das System Le Francais bei 6 Fiakern, das System Richard Popp bei 1 Fiaker und 7 Einspannern und das System Kosmos bei 2 Einspannern. Der Mietpreis betrug sowohl für den Fiaker als für Einspanner bei dem erst- und letztgenannten Systeme je 50 Heller pro Tag und bei dem an dritter Stelle erwähnten Systeme 60 Heller pro Tag. Die Taxameter des Systems Le Francais sind käuflich und werden nicht vermietet. Die Aufmontierungskosten betragen für Fiaker und Einspanner bezüglich der ersten drei Systeme 20 Kronen, wogegen Kosmos unentgeltlich aufmontiert wird.

## Stadtlohn- und Kleinfuhrgewerbe.

Das Stadtlohnfuhrgewerbe wurde mit Ende des Berichtsjahres von 359 Personen mit 1127 Lizenzen ausgeübt. Besonders hervorzuhebende Entscheidungen wurden weder hinsichtlich dieses Gewerbes noch bezüglich des Kleinfuhrwerks gewerbes gefällt.

## Stellwagen.

Auch in diesem Berichtsjahre sind hinsichtlich des Stellfuhrwesens mehrfache Änderungen zu verzeichnen. So übernahm die Gemeinde Wien einen großen Teil des Inventars der in Konkurs geratenen Vienna General Omnibus Company Limited und erhielt die Konzession zum Betriebe des periodischen Personentransportes mit 111 Stellwagen auf vier größeren Routen, welchen späterhin noch eine 5. Route durch Erweiterung der Konzession hinzugefügt wurde. Außerdem richtete die Gemeinde Wien zwischen Pöbleinsdorf und Salmansdorf einen Automobilstellwagenverkehr ein und erhielt hiefür die Konzession zum Betriebe des periodischen Personentransportes mit drei elektrisch betriebenen Automobilstellwagen mit Oberleitung. Weiters erhielten neue Konzessionen für den Stellfuhrbetrieb Johann Pöschl für die Route Markt Fischamend—Schwechat—Landstraße Hauptstraße (Gasthof „zum roten Hahn“) und Luise Nchinger für die Strecke Groß-Enzersdorf—Eßlingen—Aspern—Hirschstetten—Stadlau sowie Franz Grill für die Strecke Pöbleinsdorf—Salmansdorf, welche Konzession jedoch noch im Berichtsjahre zurückgelegt wurde.

Ebenso haben ihre Konzession zurückgelegt Franz Bernwieser für die Route Salmansdorf—Pöbleinsdorf und Johann Redler für die Route Fischamend—Wien. Amtlich zurückgenommen wurden im Berichtsjahre sämtliche der Vienna General Omnibus Company Limited zustehenden Stellfuhrkonzessionen.

Werden nun diese Änderungen in Berücksichtigung gezogen, so ergibt sich für den gesamten Stellwagenverkehr in Wien folgende Zusammenstellung:

1. Gemeinde Wien mit 111 Lizenzen auf den Routen: a) Westbahnhof—Stephansplatz—Nordbahnhof (eventuell Ausstellungsstraße); b) Staatsbahnhof—Stephansplatz—Franz Josephs-Bahnhof; c) Südbahnhof—Stephansplatz—Nordwestbahnhof; d) Hernalser Gürtel (Stadtbahnhaltestelle „Alserstraße“) — Stephansplatz—Landstraße Hauptstraße bis zum Schlachthause St. Mary (Schlachthausgasse); e) Margareten-Gürtel—Stephansplatz mit Pferdebetrieb.

2. Gemeinde Wien mit 3 Lizenzen auf der Route „XI., Mückgasse—Münnichplatz“, Automobilbetrieb.

3. Gemeinde Wien mit 2 Lizenzen auf der Route „Floridsdorf—Leopoldau—Ragran“. Automobilbetrieb.

4. Gemeinde Wien mit 3 Lizenzen auf der Route „Pöbleinsdorf—Salmannsdorf“. Automobilbetrieb mit elektrischer Oberleitung.

5. M. & Th. Kitzlers Erben mit 16 Lizenzen auf der Route „Ottakring—Stephansplatz“.

6. N.-ö. Landes-Heil- und Pflegeanstalten für Geistes- und Nervenranke „Am Steinhof“ in Wien, XIII. (Leopold Zehetgruber) mit 3 Lizenzen auf einer der Routen „XIII., Friedhoffstraße—Hügelring (Haupttor der n.-ö. Landesanstalt)“ oder „XIII., Stadtbahnhaltestelle Unter-St. Veit—Baumgarten—Hügelring (Haupttor der n.-ö. Landesanstalten)“ oder „Ameisbachbrücke—Hügelring (Haupttor der n.-ö. Landesanstalten)“. Diese Konzession wurde im Berichtsjahre außer Betrieb gesetzt.

7. Franz Preßl mit 1 Lizenz auf der Route „Schwadorf—Wien“.

8. Johann Pöschl mit 1 Lizenz auf der Route „Markt Fischamend—Wien“.

9. Luise Michinger auf der Route „Groß-Enzersdorf—Stadlau“. Die Anzahl der Lizenzen ist in dieser Konzession nicht zum Ausdruck gebracht.

10. Johann Bamesberger mit 1 Lizenz auf der Route „Orth a. d. Donau—Wien“.

11. Alois Hengl mit 1 Lizenz auf der Route „Mauer—Wien“. Dieser Betrieb wurde im Berichtsjahre eingestellt.

Hotelomnibusse zur ausschließlichen Beförderung von Hotelgästen zu und von den Bahn- und Dampfschiffstationen hatten in Betrieb: Das „Grand Hotel“ (2 Lizenzen), „Hotel Bristol“, Karl Wolf & Co. (2 Lizenzen), „Hotel Continental“, „Hotel Metropole“, „Hotel Kummer“, „Hotel Imperial“ (je eine Lizenz).

Kleinere Tarifänderungen wurden der Gemeinde Wien als Stellfuhrinhaberin bewilligt. Ebenso mußten aus Anlaß der Neuerteilung von Konzessionen eine Reihe von Standplätzen bestimmt werden.

Schließlich wird noch bemerkt, daß die Vienna General Omnibus Company Limited, welche über 337 Lizenzen verfügte, ihren Betrieb allmählich reduziert und Mitte des Jahres gänzlich eingestellt hat.

## b) Verkehr auf dem Donauströme und Donaukanale.

### Donauström.

Die Konzession für die Propeller-Überfuhr Rußdorf—Zedlesee wurde im Frühjahr 1908 dem Pächter Josef Breier wieder verlängert. Wegen geringen Verkehrs wurde im Laufe des Herbstes dem genannten Pächter eine Verkürzung der Betriebszeit seitens der k. k. n.-ö. Statthalterei gestattet.

Der Firma Alex. Leipen wurde die Aufstellung einer neuen Schiffmühle seitens der k. k. n.-ö. Statthalterei genehmigt.

Wegen Ausgestaltung des Freudenauer Winterhafens zu einem Umschlagplatz fand am 9. Dezember unter Zuziehung von Vertretern der Handels- und Gewerbekammer, der drei Donaudampfschiffahrts-Gesellschaften und der Beiräte für den Bau der Wasserstraßen eine kommissionelle Verhandlung statt; bei dieser Verhandlung wurde das Projekt für den Bau eines kleinen Lagerhauses und von Schlepplisen im Anschlusse an die Gleise der Donau-Uferbahn, deren Herstellung seitens der Donau-regulierungs-Kommission beabsichtigt wird, eingehend besprochen und die Ausführung von der Einräumung günstiger Frachtläge seitens des k. k. Eisenbahnministeriums abhängig gemacht.

Der österreichischen Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft wurde von der k. k. n.-ö. Statthalterei die Errichtung einer Elevatoranlage in ihrem Lagerhause gestattet. Mit den Stadtratbeschlüssen vom 20. August und 23. Oktober wurde dem Baue, resp. dem Baukonjense der k. k. n.-ö. Statthalterei, betreffend die Erbauung eines Requisitionsmagazins im Freudenauer Winterhafen zugestimmt.

#### Donaufanal.

Mit Rücksicht auf die durch die Fertigstellung der Kaiserbadschleuse geänderten Schiffsahrtsverhältnisse wurde als Ergänzung und Abänderung der Statthalterei-Kundmachung vom 20. Februar 1908, Z. VI—737/17, mit Statthaltereierlaß vom 17. September 1908, Z. 3433/29, eine neue Kundmachung erlassen, laut welcher bei Wasserständen von weniger als 0.80 über Null das Sperrwerk offen bleibt und den Schiffen die freie Einfahrt in den Donaufanal gestattet ist.

Ferner wurden zur Vornahme der strompolizeilichen und gefällsämtlichen Behandlung neue Warteplätze für die Ruderfahrzeuge bestimmt.

Mit Statthaltereierlaß vom 23. Juni, Z. VI—2466/5, wurde dem Ansuchen der Frau Leopoldine Wagner um Weiterbetrieb der Rollüberfuhr über den Donaufanal im Zuge der Haidingergasse (III. Bezirk) und Friedensgasse Folge gegeben.

Mit Statthaltereierlaß vom 11. August 1908, Z. VI—3149/3, wurde der Ersten österr. Donaufand-Baggerungs-Gesellschaft Köppler & Cie. die wasserrechtliche Bewilligung zur Aufstellung von 3 Dampfkrähnen am Donaufanale erteilt; von diesen ist einer oberhalb der Jubiläumsbrücke am linken Ufer, der zweite nächst der Einmündung der Treustraße in die Brigittenauerlände, der dritte in Kaiser-Ebersdorf nächst der Desinfektionsanstalt der k. k. Staatsbahnen am rechten Ufer aufgestellt.

### C. Straßenpolizei.

#### a) Kundmachungen.

Im Berichtsjahre wurden auf Grund des § 100 des Gemeindefatutites vom 24. März 1900, L.-G.- und B.-Bl. Nr. 17, seitens des Magistrates nachstehende straßenpolizeiliche Kundmachungen erlassen, u. zw.:

vom 31. Dezember 1907, M.-Abt. IV, 4679/07, betreffend die Reinigung der Trottoire bei Schnee und Glätteis. Diese Kundmachung ist infolge des Zeitpunktes ihres Erscheinens dem Berichtsjahre zuzurechnen und hat die bisherigen Bestimmungen hinsichtlich der Trottoirreinigung durch die Hausbesorger wesentlich erleichtert. Zugleich

wurde auch der wichtige Grundsatz festgestellt, daß die Gemeinde zwar nach Möglichkeit trachten werde, die Reinigung der wichtigeren Straßenübergänge, Plätze, Brückengehwege zc. vom Schnee und die Bestreuung mit Sand bei Glätteis auch freiem Ermessen zu veranlassen, daß sie aber gesetzlich hiezu nicht verpflichtet ist;

vom 14. Jänner 1908, M.-Abt. IV, 600/07, betreffend die Ausübung des Rodelsportes; die Erlassung dieser Kundmachung stellte sich als unerläßlich heraus, um die seit dem Umsichgreifen dieses Sportes zahlreich vorgekommenen Verletzungen unbeteiligter Fußgeher nach Möglichkeit zu verhüten;

vom 16. Oktober 1908, M.-Abt. IV, 3300/08, betreffend den Verkehr zum und vom Zentralfriedhofe zu Allerheiligen. Diese Kundmachung wird von Jahr zu Jahr den geänderten Verhältnissen angepaßt und neu erlassen.

#### b) Fuhrwerksverkehr.

Die großen Festlichkeiten aus Anlaß des 60jährigen Regierungsjubiläums Sr. Majestät des Kaisers hatten im Berichtsjahre zahlreiche besondere Maßnahmen zur Regelung des Fuhrwerksverkehrs veranlaßt, die im Einvernehmen mit dem Magistrate von der k. k. Polizeidirektion getroffen und durchgeführt wurden.

Die im vorjährigen Verwaltungsberichte erwähnte schrittweise Vermehrung des Standes der k. k. Sicherheitswache wurde heuer begonnen und sind daher die Petitionen seitens der Bezirksvertretungen um Aufstellung weiterer Wachposten geringer geworden. Auch haben die vorerwähnten Verfügungen aus Anlaß des Zusammenströmens großer Menschenmassen langsam in der Bevölkerung Verständnis für die Notwendigkeit der strikten Einhaltung von Fahrvorschriften erweckt und eine glattere Abwicklung des Verkehrs ermöglicht.

Im heurigen Jahre gelangte eine neue Stellwagentype zur Einführung, bei welcher der Wagen durch den von einer Oberleitung zugeführten elektrischen Strom bewegt wird. Ferner sind zahlreiche automobiler Lastwagen in Verkehr gesetzt worden; die meisten werden durch Benzinmotoren betrieben. Hierbei wurden fallweise nach Bedarf eigene Fahrrouen bestimmt und der Verkehr solcher Wagen in der Inneren Stadt vorläufig unterjagt.

#### c) Benützung städtischen Straßengrundes durch Private.

Die Inanspruchnahme städtischen Straßengrundes durch Private und die Anbringung von privaten Objekten, welche in den Luftraum der öffentlichen Straßen hineinragen, kann fallweise vom Magistrate, bezw. den magistratischen Bezirksämtern bewilligt werden; diese Bewilligungen erfolgen jedoch stets nur auf Widerruf und gegen Entrichtung eines Platzzinses.

Solche Genehmigungen sind im Berichtsjahre erteilt worden: Zur Herstellung von Gewölbspotalen mit Plachen 131, ohne Plachen 98, von Plachen allein 188, zur Anbringung von Schaukästen 698, von Gewölbslaternen 1387.

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 Abschnitte XV A. dieses Berichtes enthalten.

Im Berichtsjahre wurden folgende Einnahmen aus der Benützung städtischen Straßengrundes durch Private, Korporationen, Gesellschaften zc. erzielt:

Für bauliche Herstellungen, wie Luftschächte, Vorlegstufen, Rohrleitungen 76.420 K, für Ankündigungssäulen und -tafeln 74.918 K, für Portale, Schaukästen, Plachen zc.

147.929 K, für Randelaber 1135 K, für Baumaterial-Lagerplätze, Gleise über das Trottoir, Vorgärten 37.850 K, für elektrische Leitungen 4629 K, für Tischausstellungen 92.028 K, für Verkaufsstände 10.445 K, für Fenster- und Türausbrechungen auf die Straße 521 K, an Platzgelbern der Lokalbahnen 731 K, zusammen 446.606 K.

Hiebei sind die Einnahmen aus der Gestattung der Verlegung elektrischer Leitungen in den Straßen gegenüber dem Vorjahre bedeutend zurückgegangen, weil heuer die Leitungen der Internationalen Elektrizitäts-Gesellschaft ins Eigentum der Gemeinde übergegangen sind und die von der Imperial Continental Gas-Association bisher erfolgte Stromabgabe an die beiden Hoftheater gekündet wurde. Ferner ist ein Teil der bisherigen Lokalbahnen dem Netze der städtischen Straßenbahnen einverleibt worden, wodurch gleichfalls ein größerer Betrag an Platzzinsen entfiel.

### D. Telegraphen-, Telephon-, Rohrpost-Anlagen.

Am Ende des Jahres war die Gemeinde Wien Abonnentin von 334 Telephon-sprechstellen mit 157 Nebenstationen. Die Zahl der Privattelephon- und Signalanlagen betrug 50.

Behufs Bewilligungen von Kabellegungen, Rohrpostanlagen, Aufstellung von Säulen und Dachständern zc. wurden 135 Lokalkommissionen und über 900 Erhebungen vorgenommen.

Das Rohrpostnetz wurde um 1.617 km vergrößert, daher dessen Länge am Ende des Berichtsjahres 65.817 km beträgt

Die staatlichen Kabelleitungen erfuhr eine Erweiterung um 12.92 km, somit betrug die Gesamtlänge der staatlichen Kabelstrassen 243.92 km.

Auf städtischen oder unter der Verwaltung der Gemeinde Wien stehenden Fonds- und Stiftungshäusern waren am Ende des Berichtsjahres 65 Kabelaufführungsobjekte und 184 Dachständer angebracht.

### E. Öffentliche Uhren.

An der Jubiläumskirche St. Anna im XIII. Bezirke, Baumgarten, wurde auf Gemeindefosten eine Turmuhr mit 3 transparenten Zifferblättern angebracht und elektrisch beleuchtet.

Der Turm der Pfarrkirche St. Martin im XXI. Bezirke, Alpern, wurde mit 2 transparenten, elektrisch beleuchteten Zifferblättern versehen, nachdem die Turmuhr einer gründlichen Reparatur unterzogen worden war.

Anlässlich der Renovierung der Fassade der Pfarrkirche St. Ägidius im XVIII. Bezirke, Pöbleinsdorf, wurde daselbst die Uhr repariert und ein elektrisch beleuchtetes transparentes Zifferblatt neu hergestellt. In diesem Jahre wurden auch die Uhren am neuen Rathause und an der Pfarrkirche Mariahilf im VI. Bezirke einer Neuregulierung unterzogen.

Versuche mit Funkentelegraphie zum Betriebe eines Zentraluhrensystems. — Im Sommer 1908 wurden die im Vorjahre begonnenen Versuche zwischen der Gebestation im elektrotechnischen Institute und der Empfangstation im Schöpferwerke Breitensee fortgesetzt und führten zu dem Resultate, daß am 7. Dezember mit dem Probetriebe zwischen den genannten Stationen begonnen werden konnte.