X. Verkehrswege und Verkehrsmittel.

A. Verkehrswege.

a) Gemeindestraßen.

1. Straßenbenennungen.

Im Jahre 1909 wurden neu benannt:

Im II. Bezirke: Schöllerhofgasse, der durch die Parzellierung der Schöllerschen Realität entstandene neue Verkehrsweg, welcher mit Überquerung der Gredlerstraße gegen Norden bis zur Negerlegasse, gegen Süden bis zur Oberen Donaustraße führt, nach dem früheren Schöllerhof; Sturgasse, jener Straßenzug, welcher von der Ausstellungsstraße längs der Ostseite der Erzherzog Albrechts-Kaserne quer zur Vorgartenstraße bis zum Handelskai führt, nach dem am 25. August 1909 verstorbenen, in humanitärer Beziehung hochverdienten Provinzial der Barmherzigen Brüder Michael (Eduardus) Stur;

im III. Bezirke: Kleiftsteg, der Straßensteg im Zuge der Kleistgasse über die Verbindungsbahn; Richardsteg, der im Zuge der Richardgasse über die Verbindungsbahn führende Straßensteg; Wienerfeldgasse, die zwischen den Or.-Nr. 139 und 141 der Neilreichgasse abzweigende, seinerzeit in die Laxenburger Straße ausmündende Straße, nach dem angrenzenden Wienerfelde;

im XII. Bezirke: Asylgasse, die östlich von der Wienerbergstraße zur Untermeidlinger Straße führende Straße, nach dem dort im Jahre 1908 eröffneten Asyle für Obdachlose; Belghofergasse, die neueröffnete, südlich und parallel zur Thunhofgasse verlaufende, die Altmannsdorfer Straße mit der verlängerten Strohberggasse verbindende Gasse, nach dem Zimmermeister Belghofer, der in Österreich die artesischen Brunnen einführte; Cantacuzinostraße, der Straßenzug, welcher von der Philadelphiabrücke im XII. Bezirke bis zum sogenannten Schieberhause der Wiener Hochquellenleitung reicht, zur Erinnerung an den Besuch der Rumänendeputation in Wien unter Führung des Bürgermeisters von Bukarest, Fürsten Cantacuzino; Deckergasse, die neueröffnete Gasse, welche parallel zur Neuwallgasse von der Längenfeldgasse abzweigt und gegenüber der Canalettogasse in die Aßmayergasse einmündet, nach dem am 13. Februar 1894 in Wien verstorbenen, hervorragenden Wiener Maler Georg Decker; Rosenkranzplatz, der neuentstandene Platz im XII. Bezirke um die Rosenkranzkirche in Hetzendorf, einschließlich der diesen Platz begrenzenden Straßenzüge; Ruttenstockgasse, die südlich

von der Untermeidlinger Straße und parallel zu derselben längs des neuen Asylhauses im XII. Bezirke verlaufende neue Straße, nach dem im Jahre 1844 verstorbenen ehemaligen Prälaten von Klosterneuburg, Jakob Ruttenstock, der sich um die Erbauung der Meidlinger Pfarrkirche große Verdienste erworben hat; Steinbauerpark, die erweiterte Gartenanlage im XII. Bezirke zwischen der Steinbauer-, Malfatti- und Herthergasse bezw. Längenfeldgasse gelegen; Moosbruggergasse, der Straßenzug beim neuen Asyl- und Werkhause im XII. Bezirke, nach dem im Jahre 1808 geborenen und im Jahre 1858 in Wien verstorbenen Stukkateur und Kunstmarmorierer Hieronymus Moosbrugger; Wilhelmsdorfer Park, der im Frühjahre 1909 zur Eröffnung gelangte Park zwischen der Aßmayergasse und der neuen Schule in der Längenfeldgasse einerseits und der Neuwallgasse bezw. einem ihr parallel verlaufenden, noch unbenannten Durchgang andererseits, zur Erinnerung an den ehemaligen Bezirksteil Wilhelmsdorf des XII. Bezirkes;

im XIII. Bezirke: Hochheimgasse, Straßenzug von der Platzanlage an der Nordwestecke des Invalidenhausbaublockes nördlich längs desselben führend, zur Erinnerung an den Sieg der Österreicher über die Franzosen bei Hochheim am 7. November 1813; Montecuccoliplatz, Platzanlage an der Nordwestecke des Invalidenhausbaublockes nach dem im Jahre 1680 verstorbenen österreichischen Heerführer Raimund Grafen von Montecuccoli; Opitzgasse, Straßenzug von der Platzanlage an der Nordwestecke des Invalidenhausbaublockes in südlicher Richtung bis zur Würzburggasse führend, nach dem 1904 verstorbenen sozialpolitischen Volksschriftsteller P. Ambros Opitz; Pfaffenbergengasse, der Straßenzug abzweigend zwischen den Or.-Nr. 54 und 56 Hütteldorfer Straße im XIII. Bezirke nach dem Riede „Ober-Pfaffenbergen"; Sarajevoplatz, die Platzanlage an der Ostseite des Invalidenhausbaublockes zur Erinnerung an die Einnahme Sarajevos im Jahre 1878; Stranzenberggasse, der Straßenzug zwischen den neu projektierten Gartenanlagen an der Verbindungsbahn und an der Ostseite des Invalidenhausbaublockes bis zur verlängerten Schlöglgasse, nach dem Riede Stranzenberg; Würzburggasse, der Straßenzug zwischen der verlängerten Fasangartenstraße und der südlich führenden Opitzgasse, zur Erinnerung an den Sieg der Österreicher über die Franzosen bei Würzburg am 3. September 1796;

im XVI. Bezirke: Landsteinergasse, der neueröffnete, von der Enenkelstraße zur Lorenz Mandl-Gasse führende, parallel zur Wernhardstraße auslaufende Straßenzug, nach dem am 3. April 1909 zu Nikolsburg verstorbenen Propst Dr. Karl Landsteiner, welcher durch viele Jahre als Professor des Piaristengymnasiums sowie als Gemeinderat in Wien verdienstvoll tätig war, auch als Schriftsteller hervorragend wirkte Madersbergerstraße, der neueröffnete Straßenzug im XVI. Bezirke, welcher den Flötzersteig mit der Lorenz Mandl-Gasse verbindet und in seiner Fortsetzung als Privatstraße der Kaiser Franz Joseph I. Jubiläumsstiftung für Volkswohnungen ꝛc. bis zur Zöchbauergasse reicht, in seiner ganzen Ausdehnung vom Flötzersteig bis zur Zöchbauergasse, nach dem Erfinder der Nähmaschine, Josef Madersperger;

im XVII. Bezirke: Tetmajergasse, der neueröffnete Straßenzug von der Czartoryskigasse zur Lidlgasse führend (eine Fortsetzung der Gersthofer Straße im XVIII. Bezirke), nach dem am 31. Jänner 1905 verstorbenen Rektor der k. k. technischen Hochschule in Wien, Ludwig v. Tetmajer;

im XIX. Bezirke: Flemminggasse, die neueröffnete Gasse, welche von dem projektierten Platze und der bestehenden Karthäusergasse abzweigt, die Brechergasse bei den Häusern Nr. 11 und 14 kreuzt und in ihrem weiteren Verlaufe derzeit bis zur

Kat.=Parz. 367/1 reicht, soweit dieselbe bisher dem Verkehre übergeben ist, nach dem sächsischen Feldmarschalleutnant Flemming, der in der Entsatzschlacht im Jahre 1683 den linken Flügel der sächsischen Truppen befehligte;

im XX. und XXI. Bezirke: Nordwestbahnsteg, der bei der Brücke der Nordwestbahn über den Donaustrom errichtete Gehsteg.

Als Verlängerungen schon bestehender benannter Verkehrsadern wurden neu benannt:

im I. Bezirke: Jakobergasse, Verlängerung der bestehenden Jakobergasse von der Riemergasse bis zur Stubenbastei;

im II. Bezirke: Weintraubengasse, von Or.=Nr. 31 bis zur Grenze des Hauses Or.=Nr. 42 Zirkusgasse;

im III. Bezirke: Klimschgasse, verlängerter Straßenzug als Fortsetzung der Klimschgasse über die Boerhavegasse, bis zur künftigen Stanislausgasse reichend; Landstraße Hauptstraße, Einbeziehung des Verkehrsweges vom Rennweg bis zur Bezirksgrenze reichend; Rennweg, die platzartige Erweiterung bei der Ausmündung der Landstraße Hauptstraße bis zur Simmeringer Hauptstraße wurde in die Benennung „Rennweg" einbezogen; Stanislausgasse, Verlängerung der schon bestehenden Gasse durch Einbeziehung des Straßenzuges von der Verbindungsbahn über die Schützengasse hinaus bis zum Militär=Reitlehr=Institute;

im XII. Bezirke: Untermeidlinger Straße, Verlängerung der schon bestehenden Straße durch Einbeziehung einer Straße beim neuen Asylhause;

im XIII. Bezirke: Fasangartengasse, die Fortsetzung der Fasangartengasse in Lainz als neueröffneter Straßenzug an der Südseite des Baublockes für das neue Invalidenhaus; Ghelengasse, die Verlängerung der bestehenden Gasse durch den von der Veitingergasse im XIII. Bezirke in südlicher Richtung bis zu den auf der Einl.=Z. 560 Ober=St. Veit befindlichen Objekten führenden Straßenzug; Schlöglgasse, die Verlängerung der bestehenden Gasse bis zur Einmündung in die Maxingstraße bezw. bis zur neuen Platzanlage an der Nordwestecke des Baublockes für das neue Invalidenhaus; Drechslergasse, der Straßenzug, welcher sich längs der Vorortelinie der Wiener Stadtbahn von der Märzstraße im XIII. Bezirke bis zur Linzerstraße hinzieht und eine natürliche Fortsetzung der bereits bestehenden Drechslergasse bildet;

im XVIII. Bezirke: Karl Ludwig=Straße, die Einbeziehung des neueröffneten Straßenzuges von der Ecke der Karl Beck= und Schulgasse über die Währinger Straße bis zur Gentzgasse führend;

im XIX. Bezirke: Peter Jordan=Straße, der Straßenzug vom Linnéplatze bis zur Billrothstraße reichend, als geradlinige Fortsetzung der bestehenden Peter Jordan=Straße;

im XX. Bezirke: Romanogasse, von der Klosterneuburger Straße bis zur Liegenschaft Or.=Nr. 25 Gerhardusgasse; Pappenheimgasse, von der Klosterneuburger= bis zur Jägerstraße.

Umbenannt wurden:

im I. Bezirke: Auf der Hülben, Umbenennung der im Winkel zur Seilerstätte —Liebenberggasse abzweigenden, bisher Jakobergasse bezeichneten Verkehrsader, zur Erinnerung an die Vertiefung, die sich durch den Abfall der Schulerstraße vom Stephansplatze her gebildet hat;

im II. Bezirke: Aspernbrückengasse, Umbenennung der früheren Asperngasse im II. Bezirke; Alliiertenstraße, Umbenennung der Prager Reichsstraße; Gänsehäufelgasse, Umbenennung der Lobaugasse; Prinzenallee: Umbenennung der ehemaligen Prater-Gürtelstraße (Kronprinzstraße) von der Hauptallee rechts abzweigend im Bogen zur selben zurückkehrend und beim ersten Rondeau einmündend;

im III. Bezirke: Hohlweggasse, Umbenennung des südlich von der Verbindungsbahn verlaufenden Teiles der Stanislausgasse; Keilgasse, Umbenennung der Hohlweggasse in der Strecke von der Gerlgasse bis zur Kölblgasse; Radetzkystraße, Einbeziehung der Pragerstraße im III. Bezirke, deren Bezeichnung infolge ihrer Gleichnamigkeit mit einer Straße im XXI. Bezirke abgeändert werden mußte, in die Benennung Radetzkystraße;

im VII. Bezirke: Gardegasse: Umbenennung der Spittelberggasse in der Strecke von der Burggasse bis zur Neustiftgasse, nach dem in der Nähe gelegenen Gebäude der ungarischen Garde; Lindengasse, Umbenennung der Dreilaufergasse zwischen Neubaugasse und Zieglergasse;

im VIII. Bezirke: Friedrich Schmidt-Platz, Abänderung in der Bezeichnung Landesgerichtsstraße in der Strecke Or.-Nr. 7—15;

im IX. Bezirke: Franz Josephsbahn-Straße, Umbenennung der Althan- und eines Teiles der Spittelauergasse im IX. Bezirke bis zu der platzartigen Erweiterung beim Zusammenstoße der Liechtensteinstraße und Spittelauergasse;

im XII. Bezirke: Eckartsaugasse, die im XII. Bezirke befindliche, vom Südbahnhofe Hetzendorf zur Hetzendorferstraße führende „Bahnhofstraße" nach dem in früheren Jahrhunderten in Hetzendorf reich begüterten Geschlechte Irenfried von Eckartsau;

im XIII. Bezirke: Hofallee, Umbenennung der vierfachen Hofallee, im Volksmunde „Schönbrunnerallee" genannt, vom Eisenbahnviadukte der ehemaligen Kaiserin Elisabeth-Westbahn zum Haupteingange des k. k. Lustschlosses Schönbrunn führend;

im XVII. Bezirke: Maystallergasse, Umbenennung des im Bereiche des XVII. Bezirkes gelegenen Teiles der Alseggerstraße, nach dem verdienstvollen Benefiziaten der Lokalie Gersthof, Anton Maystaller.

Beigefügt wird, daß mit den Stadtratsbeschlüssen vom 23. März 1909, vom 3. Mai 1909 und vom 29. Juli 1909 eine große Anzahl von Neu- und Umbenennungen im XXI. Bezirke genehmigt wurde, welche insbesondere durch die Gleichartigkeit der Straßen- und Gassenbezeichnungen in den einverleibten Gemeinden und dem übrigen Wien sich als unbedingt notwendig herausgestellt hatte. Da aber diese Stadtratsbeschlüsse, umfassend zirka 250 Verkehrsadern, mit dem Stadtratsbeschlusse vom 6. April 1910 teilweise modifiziert und ergänzt wurden, andererseits die tatsächliche Durchführung dieser Straßenumbenennungen und Neubenennungen erst im Jahre 1910 erfolgt, werden die mit den eingangs erwähnten Stadtratsbeschlüssen genehmigten Straßenbezeichnungen erst in den Verwaltungsbericht 1910 aufgenommen werden.

2. Herstellung und Erhaltung der Straßen.

Das Flächenmaß der in der regelmäßigen Erhaltung der Gemeinde stehenden Straßen, Gassen und Plätze einschließlich der Trottoirs, Gehwege, Reitsteige und Fahrwege betrug am Ende des Berichtsjahres 13,799.050 m², wovon 10,063.798 m² auf Fahrbahnen, Plätze, Spiegel, Talus, Radfahrwege ꝛc. und 3,735.252 m² auf Trottoirs, Gehwege und Reitsteige entfallen.

Der Flächenzuwachs an Gemeindestraßen gegenüber dem Jahre 1908 betrug insgesamt 178.179 m² 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 benützbar 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 stadtseitigen Seitenfahrbahnen des Stubenringes von der Wollzeile bis zum Franz Josephs-Kai bei gleichzeitiger Ausführung einer Probepflasterung mit gepreßten Stampfasphaltplatten, die Asphaltierungen der Akademiestraße zwischen Maximilianstraße und Krugerstraße, der Brandstätte zwischen Bauernmarkt und Tuchlauben, die Asphaltumlegungen in der Kärntnerstraße zwischen Stock-im-Eisen-Platz und Walfischgasse sowie zwischen Walfischgasse und Ringstraße bei gleichzeitiger Regulierung dieser Strecke, endlich der Wipplingerstraße zwischen der Jordan- und Fütterergasse; die Holzpflasterungen der Renngasse zwischen Wipplingerstraße und Freyung, der Rosenbursenstraße zwischen Biberstraße und Dominikanerbastei, der Neutorgasse zwischen Schottenring und Concordiaplatz, die Umpflasterung der Augustinerstraße zwischen Lobkowitz- und Josephsplatz unter Verwendung von Vulkanolplatten sowie verschiedene kleinere Umpflasterungen.

Im II. Bezirke: Die Regulierung und Neupflasterung der Schüttelstraße von Or.-Nr. 19 bis Wittelsbachstraße, die Neupflasterung der Zufahrtsstraße zum Aufnahmsgebäude der Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft am Handelskai sowie der Blumauergasse zwischen Glockengasse und Zirkusgasse bei Herstellung eines Asphaltpflasters vor der städtischen Schule daselbst, die Herstellung eines Holzpflasters vor der städtischen Schule Or.-Nr. 68 Obere Augartenstraße, die Umpflasterung der Kronprinz Rudolf-Straße von der Radingerstraße bis zur Vorgartenstraße, die Herstellung von Asphalttrottoirs in der Praterstraße von Or.-Nr. 33 bis zur Novaragasse und die probeweise Innenteerung der Prater-Hauptallee zwischen Praterstern und Stadtbahnviadukt.

Im III. Bezirke: Die Asphaltierung des Karl Borromäus-Platzes, die Regulierung und Neupflasterung der Boerhavegasse zwischen Barichgasse und Rennweg bei gleichzeitiger Herstellung eines Holzpflasters vor dem Rudolfsspitale, die Neupflasterungen in der Mohsgasse zwischen Fasan- und Jacquingasse und in der Bechardgasse zwischen Marxergasse und Kolonitzplatz, die Asphaltierung der Trottoire in der Landstraße Hauptstraße zwischen Rochus- und Rudolfsgasse einerseits und Marktplatz und Messenhausergasse andererseits, die straßenmäßige Herstellung der Straßen beim Schweineschlachthause.

Im IV. Bezirke: Die Regulierung und Neupflasterung der Paulanergasse zwischen der Wiedner Hauptstraße und Margaretenstraße sowie der Alleegasse zwischen Karlsplatz und Gußhausstraße bei Herstellung eines Holzpflasters in der Gußhausstraße vor Or.-Nr. 21 und 23, die Regulierung und Umpflasterung der Paniglgasse zwischen Alleegasse und Karlsgasse und der Karlsgasse vor dem Zubaue der k. k. technischen Hochschule, die Neupflasterung der Phorusgasse zwischen der Wiedner Hauptstraße und dem Phorusplatze bei Herstellung eines Holzpflasters vor der städtischen Schule in der Phorusgasse und in der anstoßenden Leibenfrostgasse, die Asphaltierung der Theresianumgasse zwischen Favoritenstraße und Alleegasse, die Asphaltfahrbahnumlegung in der Margaretenstraße zwischen

Rainerplatz und Schleifmühlgasse sowie die Asphaltierung der Trottoire vor der k. k. technischen Hochschule am Karlsplatze und in der Wiedner Hauptstraße von der Lastenstraße bis zur evangelischen Schule.

Im V. Bezirke: Die Neupflasterung der Einsiedlergasse zwischen Arbeiter- und Siebenbrunnengasse und der Wimmergasse zwischen Wiedner Hauptstraße und Stolberggasse.

Im VI. Bezirke: Die Regulierung der Anilingasse und der anschließenden Teile der Mollard- und Ufergasse und der Magdalenenstraße bei Or.-Nr. 54.

Im VII. Bezirke: Die Neupflasterung der Kenyongasse zwischen Stoll- und Seidengasse bei gleichzeitiger Herstellung eines Holzpflasters vor der Lehrerinnenbildungsanstalt sowie die Herstellung eines Asphalttrottoirs in der Museumstraße zwischen Babenbergerstraße und Bellariastraße.

Im VIII. Bezirke: Die Asphaltierung der Schönborngasse und des stadtseitigen Lerchenfelder Gürtels zwischen Josefstädter Straße und Uhlplatz sowie die Neupflasterung des stadtseitigen Hernalser Gürtels von Or.-Nr. 14 bis Or.-Nr. 18.

Im IX. Bezirke: Die Holzpflasterung der Glasergasse vor dem Schulgebäude Or.-Nr. 8 und der Pelikangasse zwischen Mariannengasse und Lazarettgasse, die Regulierung und Neupflasterung der Fechtergasse zwischen Liechtensteinstraße und Wiesengasse sowie Straßenherstellungen in der Wasserleitungsstraße beim neuen städtischen Materialdepot.

Im X. Bezirke: Die Regulierung und Neupflasterung des Gellertplatzes und der Quellenstraße zwischen Quellenplatz und Leebgasse sowie die Neupflasterung der Katharinengasse zwischen Favoritenstraße und Süßmayergasse.

Im XI. Bezirke: Die Neupflasterung der Dorfgasse zwischen Kopal- und Scherrgasse und die Regulierung der Fickeysstraße.

Im XII. Bezirke: Die Holzpflasterung der Hufelandgasse zwischen Meidlinger Hauptstraße und Theresienbadgasse und der Hetzendorfer Straße vor der städtischen Schule Or.-Nr. 138, die Regulierung der Eglseegasse und der Valerie-Cottage, die Neupflasterungen der Flurschützstraße zwischen Aßmayergasse und Wolfganggasse, der Cantacuzinostraße vom Plateau Koppreitergasse bis zur Trainkaserne, der Hetzendorfer Straße zwischen Altmannsdorfer und Breitenfurter Straße sowie der verlängerten Längenfeldgasse und der Zufahrtsstraße zum erweiterten Meidlinger Friedhofe zwischen Eichenstraße und Steinackergasse, endlich die straßenmäßige Herstellung der Neuwall- und Deckergasse vor der neuen städtischen Bürgerschule zwischen Längenfeld- und Aßmayergasse und der Seitenfahrbahn vor der städtischen Schule in der Längenfeldgasse und der Straßen I und II bei der neuen Rosenkranzkirche in Hetzendorf.

Im XIII. Bezirke: Die Asphaltierung der Altgasse zwischen Fasholdgasse und Lainzer Straße, die Regulierung und Neupflasterung der Breitenseer Straße zwischen Hütteldorfer Straße und Huttengasse, die Neupflasterung der Sechshauser Straße zwischen Hollergasse und Winckelmannstraße und der St. Veit-Gasse zwischen Auhofstraße und Hietzinger Hauptstraße, die Regulierung und Straßenherstellung um die Gartenanlage an der Hütteldorfer Straße im Zuge der Heinrich Collin-Straße sowie die Herstellung einer provisorischen Verbindungsstraße in Speising zwischen Hermes- und Speisinger Straße.

Im XIV. Bezirke: Die Asphaltierung der Schwendergasse zwischen Arnstein- und Reindorfgasse sowie die Neupflasterung der Meiselstraße zwischen Holochergasse und Krollgasse.

Im XV. Bezirke: Die Neupflasterung der Zinckgasse zwischen Felber- und Goldschlagstraße, der Idagasse, der Hackengasse zwischen Felber- und Goldschlagstraße bei gleichzeitiger Herstellung eines Holzpflasters vor der städtischen Schule.

Im XVI. Bezirke: Die Neupflasterung der Wattgasse zwischen Arnethgasse und Wilhelminenstraße, die Regulierung der Grundsteingasse zwischen Liebhardt- und Reinhartgasse bei gleichzeitiger Herstellung eines Holzpflasters vor dem städtischen Schulgebäude, die Straßenherstellung in der Seeböckgasse zwischen Sandleiten- und Franz Peyerl-Gasse, endlich die Herstellung eines Kleinschlag- und Basaltoidpflasters in der Hasnerstraße vom Neulerchenfelder Gürtel bis zur Neumayrgasse.

Im XVII. Bezirke: Die Asphaltierung der Rötzergasse von Or.-Nr. 1 bis 13, die Regulierung und Neupflasterung der Hernalser Hauptstraße zwischen Kainzgasse und Güpferlingstraße, ferner die Neupflasterung der Schultheßgasse und der Lacknergasse zwischen Rötzer- und Beheimgasse sowie die Umpflasterung der Kalvarienberggasse von der Pezzlgasse bis zur Blumengasse.

Im XVIII. Bezirke: Die Holzpflasterung der Antonigasse vom Gürtel bis zur Martinsstraße und der Kreuzgasse zwischen Mitterberg- und Vinzenzgasse sowie die Straßenherstellung in der Bastiengasse.

Im XIX. Bezirke: Die Neupflasterung der Chimanistraße von Or.-Nr. 9 bis zur Cottagegasse sowie der Würthgasse zwischen der Döblinger Hauptstraße und Kreindlgasse, dann die Herstellung der Serpentinenstraße zum Cobenzl.

Im XX. Bezirke: Die Neupflasterung der Staudingergasse zwischen Wallenstein- und Jägerstraße, des Brigittaplatzes im Zuge der Othmargasse, des Kaiserplatzes, der Brigittagasse von Or.-Nr. 3 bis Dammstraße und der Wexstraße zwischen Jägerstraße und Burghardtgasse, dann die Umpflasterung der Marchfeldstraße zwischen Hochstädtplatz und Kaiserplatz.

Im XXI. Bezirke: Die Regulierung und Neupflasterung der Floridsdorfer Hauptstraße von der Donaustraße bis zur Lokomotivfabrik, die straßenmäßige Herstellung der Zufahrtsstraße zum Gaswerke Leopoldau sowie der Rudolfstraße, Franz Ziegler-Gasse und Freytaggasse vor dem neuen Gymnasium, die Herstellung eines Gehweges entlang des Nordwestbahndammes zwischen Inundationsdamm und Jedleseer Straße, endlich die Herstellung eines Kleinschlagpflasters in der Leopoldauer Straße im Anschlusse an die im Jahre 1908 hergestellte Pflasterung bis nach Leopoldau.

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 6,296.572 m², wovon 5,294.749 m² auf Fahrbahnen und 1,001.823 m² 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 43.988 m² erfahren. Die Fläche der Gehwege hat sich gegen das Jahr 1908 um 9.196 m² vermehrt. Die unter den ordentlichen Ausgaben verrechneten Kosten der Instandsetzung neu eröffneter Schotterstraßen, der Rekonstruktion bestehender Schotterstraßen und der ausgeführten Rinnsale und Übergangspflasterungen in diesen Straßen haben 430.953 K 20 h betragen.

Die Hermesstraße im XIII. Bezirke, die, obwohl im öffentlichen Gute inneliegend, in der Strecke von der Anton Langer-Gasse bis zum Tiergarten bisher vom k. und k. Hofärare erhalten wurde, wurde im Berichtsjahre ganz in die Erhaltung der Gemeinde Wien übernommen.

Erhaltung der Schotterstraßen.

Für die Erhaltung der Schotterstraßen wurden 204.218 m³ Schotter und Riesel sowie 7815 m³ Sand mit den Kostenbeträgen von 1,710.605 K, bezw. 74.602 K aufgewendet; hievon sind 15.472 m³ Gebirgsschotter und 2587 m³ Gebirgssand, welche Materialien in eigener Regie im städtischen Steinbruche auf dem Exelberge gewonnen wurden (Regie- und Verführungskosten zusammen 106.187 K) sowie 3593 m³ Wiental-schotter und -Sand (gewonnen in eigener Regie aus den Staubassins in Weidlingau mit einem Regie- und Fuhrkostenaufwande von 19.077 K), 2189 m³ Schlögelschotter (gewonnen in eigener Regie aus Klaubsteinen auf dem Cobenzl mit einem Regie- und Fuhrkostenaufwande von 8950 K) und 452 m³ Gebirgsschotter vom städtischen Steinbruche Sievring mit den Erstehungs- und Verführungskosten von 3616 K.

Der Personalstand im städtischen Steinbruche auf dem Exelberge hat gegen das Vorjahr keine Veränderung erfahren. Die Schottergewinnung ist gegen das Präliminare um 5300 m³ zurückgeblieben; dies beruht darauf, daß trotz der im Frühjahre 1907 und im Herbste 1908 erfolgten Lohnregulierungen noch immer der gleiche Mangel an Arbeitskräften herrschte und daher die volle Ergiebigkeit des Bruches nicht ausgenützt werden konnte.

Die zur Verminderung der Staubbelästigung und der Straßenabnützung bereits seit einigen Jahren ausgeführten Teerungen von Fahrbahnen und Fußwegen wurden auch im Berichtsjahre im größeren Umfange vorgenommen. Es wurden 63.793 m² Fahrbahnen und 54.879 m² Gehwege neu geteert. Außerdem wurde auch ein Versuch mit einer sogenannten Innenteerung in der Prater-Hauptallee im Bereiche des Pratersterns gemacht. Es wurde auf der bestehenden, aber entsprechend profilierten Straßendecke ein Gemenge von geteertem Basaltriesel aufgebracht und festgewalzt und dadurch eine 5 cm starke Decke von Teermakadam geschaffen. Die Straße befindet sich derzeit noch im klaglosen Zustande, weshalb beabsichtigt ist, die Versuche mit Innenteerungen fortzusetzen.

Gepflasterte Straßen.

Das Ausmaß aller Pflasterflächen der von der Gemeinde erhaltenen Straßen, Gassen und Plätze betrug am Ende des Berichtsjahres 7,502.478 m², wovon 4,769.049 m² auf Fahrbahnen und 2,733.429 m² auf Trottoirs entfallen. Die gepflasterten Flächen betragen daher 54·37% der früher angegebenen Gesamtstraßenflächen.

Der Zuwachs an gepflasterten Fahrbahnen betrug 131.638 m², an Trottoirs 84.927 m². 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 geräuschvermindernden Pflaster versehenen Fahrbahnen hat sich bei Asphaltstraßen um 15.293 m², bei Holzpflasterungen um 15.562 m² erhöht.

Im Berichtsjahre wurden auch mehrere Versuchspflasterungen ausgeführt. Die Fahrbahn der Augustinerstraße bei der Augustinerkirche wurde im Ausmaße von 211 m² mit sogenannten Vulkanolplatten auf Betonunterlage gepflastert. In der Leopoldauer Straße im XXI. Bezirke wurden 3060 m², in der Hasnerstraße im XVI. Bezirke 1100 m² Kleinpflaster auf makadamisierter Unterlage hergestellt. Außerdem wurde in der Hasnerstraße ein Basaltoidpflaster im Ausmaße von 750 m² gelegt.

Im Berichtsjahre beziffern sich die unter den ordentlichen Ausgaben verrechneten Kosten für die Neuherstellung gepflasterter Straßen mit 354.271 K 82 h, für Umpflasterungen mit 588.601 K 06 h und für kurrente Pflastererhaltung mit 1,984.321 K 16 h. Außerdem wurden für Neupflasterungen und Straßenherstellungen auf Rechnung des Investitionsanlehens vom Jahre 1902 554.516 K 07 h, auf Rechnung des Investitionsanlehen vom Jahre 1908 2,181.804 K 29 h verausgabt. Nähere Angaben über die vorgenommenen Neupflasterungen und Umpflasterungen sowie über die Anzahl und Gattung der eingelieferten und verwendeten Pflastersteine sind im Statistischen Jahrbuche und im Haupt-Rechnungsabschlusse der Stadt Wien enthalten.

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, Ilzthal, Regen, Fürstenstein, Vilshofen und Patersdorf in Bayern, Zumberg, Požar, Lititz und Skutsch in Böhmen Verwendung fanden.

Neues Granitsteinmaterial wurde für eine Gesamtfläche von 183.385 m², davon aus den städtischen Brüchen in Oberösterreich für 32.558 m² verwendet, so daß 17·75% des Gesamt-Pflastersteinbedarfes aus den städtischen Brüchen gedeckt wurden.

Städtische Steinbrüche.

Der Personalstand im städtischen Steinbruche auf dem Exelberge hat gegen das Vorjahr keine Veränderung erfahren. Es herrscht noch immer Mangel an Arbeitskräften, so daß die volle Ergiebigkeit des Bruches nicht ausgenützt werden kann.

Zur Gewinnung des Steinmaterials für den Unterbau der Krottenbachstraße und anderer Straßen des westlichen Teiles des XIX. Bezirkes sowie zur Gewinnung von Schotter für die untergeordneten Straßen dieses Bezirkes wurde der Sieveringer Steinbruch von der Gemeinde Wien wieder in Betrieb gesetzt. Zum Werksleiter wurde Franz Bartik, gleichzeitig Werksleiter im städtischen Steinbruche auf dem Exelberge bestellt

Bezüglich des Betriebes der städtischen Steinbrüche in Oberösterreich ist zu bemerken, daß auf den angrenzenden, im Vorjahre angekauften Gründen des sogenannten Frellergutes umfangreiche Abraumarbeiten im Betrage von rund 38.000 K behufs Erweiterung der Bruchwände in Angriff genommen wurden.

Das Gebäude des Frellerhofes wurde zu Naturalwohnungen für Aufseher, Kutscher und Steinbrucharbeiter adaptiert.

Bei der Werkskantine in Marbach erfolgte der Zubau eines Kellers und Eiskellers.

Dem provisorischen Werksleiter Johann Rath wurde das Definitivum mit den Bezügen der V. Rangklasse verliehen.

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

Trotz der im Jahre 1908 erfolgten Erhöhung der Arbeitslöhne ist die Lohnbewegung der Arbeiter wider Erwarten nicht zum Stillstande gekommen und fand ihren Ausdruck in erhöhten Lohnforderungen der Werkzeugschmiede und der Steinarbeiter, welchen Ansprüchen jedoch im Berichtsjahre nicht Folge gegeben werden konnte.

Für die Suppenanstalten und Weihnachtsbeteilungen der Schulkinder in den an die Steinbrüche angrenzenden Ortsgemeinden wurden auch in diesem Jahre Subventionen bewilligt.

3. Säuberung und Bespritzung der Straßen; Einsammlung, Abfuhr und Beseitigung des Hauskehrichtes; Schneesäuberung.

Straßensäuberung.

Hinsichtlich der nächtlichen Straßensäuberung mittels Kehrmaschinen ist gegen die Vorjahre keine wesentliche Änderung eingetreten.

Mit Rücksicht auf den Zuwachs von gepflasterten Straßen sowie bei dem Umstande, als die Straßenbespritzung im V. Bezirke und in einem Teile des XXI. Bezirkes in die Eigenregie übernommen wurde, erschien es notwendig, Pferde und Betriebsmittel nachzuschaffen.

Es wurden daher 89 Pferde, 13 Kehrmaschinen, 8 Automatspritzwagen, 8 Deckel- und Truhenwagen angekauft.

Bemerkenswert ist die Einführung von Kontrollblocks an Stelle der üblichen Robische.

Im städtischen Fuhrwerksdepot im V. Bezirke wurde der Wiederaufbau einer Wagenremise an Stelle der abgebrannten Reithalle genehmigt.

Die Vorarbeiten hinsichtlich der Errichtung eines neuen Fuhrwerksdepots auf den Donauregulierungsgründen im XX. Bezirke sowie für den Bau eines dem I. und IX. Bezirke gemeinsamen Straßensäuberungsdepots auf den Gründen des aufgelassenen Materialdepots, IX., Elisabethpromenade 23, wurden auch im Berichtsjahre fortgesetzt.

Straßenbespritzung.

Dieselbe erfolgte mit Faßwagen, Patentspritzwagen und Schlauchtrommelwagen nach der üblichen Art.

Gegen das Vorjahr trat ein Zuwachs der mit Faßwagen zu bespritzenden Flächen infolge Eröffnung bezw. Verbreiterung von Straßen um rund 106.716 m^2 ein.

Hinsichtlich des Wasserbezuges aus der Kuffnerschen Brauhaus-Wasserleitung in Döbling wurde ein besonderes Übereinkommen getroffen.

Bemerkenswert ist die im Berichtsjahre durchgeführte Rekonstruktion einer Anzahl Faßwägen mit Schleuderbrause in selbsttätige Spritzwagen unter Anbringung der Spritzvorrichtung nach Kliemchen-Teich, wodurch eine Ersparnis an Betriebspersonal erzielt wird.

An staubbindenden Mitteln wurden zur Besprengung der Fahrbahnen der Makadamstraßen versuchsweise verwendet: Das Stauböl von der galizischen Karpathen-Petroleum-Aktiengesellschaft, das Staubbindemittel „Akonia" von der Firma „The Akonia Syndicate Limited" in London und das „Epphygrit" von der Firma Adolf Biß & Co.

Die Kosten der ausgeführten Versuche betragen rund 3700 K.

Hauskehrichteinsammlung.

In der Einsammlung und Abfuhr des Hauskehrichtes traten auch im Berichtsjahre keine wesentlichen Änderungen ein. Im Laufe des Jahres wurden der Gemeindeverwaltung verschiedene neuere Systeme angeboten, teilweise auch vorgeführt und demonstriert, jedoch wurde keines derselben zur praktischen Verwendung annehmbar befunden. Zu erwähnen sind noch die Vorarbeiten betreffend die Erbauung einer Kehrichtverbrennungsanstalt in der Grasbergergasse im III. Bezirke und die Aufstellung eines bezüglichen Projektes seitens der städtischen Elektrizitätswerke.

Schneesäuberung.

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

b) Sonstige Straßen.

Bezüglich der im Gemeindegebiete bestehenden Straßen des k. k. Straßenärars sind zu erwähnen: Die Verhandlungen wegen Übernahme der Säuberung der Kagraner Reichsstraße einschließlich der Reichsbrücke und der Notbrücke über das alte Donaubett gegen eine vertragsmäßige Entschädigung.

c) Eisenbahnen.

I. Lokomotivbahnen.

1. K. k. Staatsbahnen.

α) In der Verwaltung der k. k. Staatsbahndirektion Wien.

Die Verhandlungen wegen Beseitigung der Niveaukreuzungen der Westbahn wurden im Berichtsjahre zwar wieder aufgenommen, führten jedoch noch zu keinem Ergebnisse.

Im Frühjahre 1909 wurde die Herstellung des 3. und 4. Gleises in der Strecke Hütteldorf—Purkersdorf in Angriff genommen, insbesondere gelangten mehrere Durchlaßobjekte und Hochbauten sowie die Brücke über die Bergmüllergasse zur Ausführung.

Die Gemeinde hat im Jänner an das k. k. Eisenbahnministerium das Ersuchen gerichtet, es wolle im Sinne des § 10c der Ministerialverordnung vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, die k. k. Staatsbahndirektion Wien beauftragen, die Niveaukreuzung der Verbindungsbahn mit dem Straßenzuge Lainzer Straße—Speisinger Straße zu beseitigen und zu diesem Zwecke auf ihre (der Staatsbahndirektion) Kosten entweder die Bahnstraße in ausreichender Höhe über den genannten Straßenzug zu führen oder aber im Zuge dieser Straße eine angemessene Unterfahrung des Bahnkörpers herzustellen. Von dieser Eingabe wurde auch die k. k. Staatsbahndirektion Wien verständigt. Um die Angelegenheit zu beschleunigen, übernahm die Gemeinde Wien, unvorgreiflich der Entscheidung bezüglich der Verpflichtung zur Herstellung der Unterfahrung, die Kosten der Ausarbeitung des Brückenprojektes bis zum Betrage von 3000 K. Trotz Betreibung konnte in dieser Angelegenheit im Berichtsjahre kein Erfolg erzielt werden.

Am 16. November fand die politische Begehung für eine größere, im Anschlusse an die Donauuferbahn herzustellende Gleisanlage statt, die für Umschlagszwecke des Freudenauer Hafens dienen soll.

An Neubauten und Ergänzungen bestehender Anlagen kamen im Berichtsjahre zur Ausführung:

für Bahnzwecke: in den Stationen Inzersdorf und Rotneusiedl sowie auf dem westlichen Franz Josephs-Bahnhofe mehrere Schilderhäuser; nächst dem Wächterhause in km 3·2/3 der Verbindungsbahn ein Abort und in der Haltestelle Arsenal zwei Wartehallen;

für Privatzwecke: auf dem Franz Josephs-Bahnhofe ein großes Kohlenmagazin samt Nebenanlagen für die k. k. Bergwerksprodukten-Verschleißdirektion und ein Schuppen für Zwecke der Niederösterreichischen Eskompte-Gesellschaft.

β) In der Verwaltung der k. k. Nordbahndirektion.

Am 1. Mai wurde die Verkehrsstation Straßhof eröffnet. Sie liegt zwar außerhalb des Gemeindegebietes, erscheint jedoch für den Eisenbahnfrachtenverkehr Wiens als Rangierstelle von großer Bedeutung. Die Vergrößerung der Lokomotivwerkstätten in Floridsdorf wurde zum größten Teile ausgeführt.

Auf Grund der im Vorjahre eingeleiteten Verhandlungen mit der Gemeinde schritt die k. k. Nordbahndirektion im Berichtsjahre an die Kanalisierung des Wiener Frachtenbahnhofes, und zwar kamen die Arbeiten für den V. und VI. Kohlenhof zur Ausführung. Die Kanaleinmündungsgebühr wurde mit Stadtratsbeschluß vom 11. November festgesetzt. Aus diesem Beschlusse erscheinen nachfolgende Bestimmungen von Bedeutung:

„Die Bemessung gilt nur für den vorliegenden Fall der Kanalisierung des V. und VI. Kohlenhofes und soll keinerlei Präjudiz für andere auf dem Nordbahnhofe oder sonst von den k. k. Staatsbahnen geplanten Kanalisierungen bilden.

An die in Rede stehende Kanalisierungsanlage dürfen andere Kanalisationen aus dem übrigen Bahnhofsterritorium nicht angeschlossen werden; sollten auf dem übrigen Gebiete des Nordbahnhofes, das außerhalb des Territoriums des V. und VI. Kohlenhofes fällt, Kanalisationen durchgeführt werden, so müßte in dieser Beziehung neuerlich das Einvernehmen mit der Gemeinde gepflogen werden und behält sich die Gemeinde die vollständige freie Stellungnahme gegenüber solchen Projekten ausdrücklich vor.

Sollte das Gebiet des V. und VI. Kohlenhofes an jenen Stellen, wo es derzeit noch nicht an öffentliche Straßen grenzt, bis an öffentliche Straßen ausgedehnt werden, so ist entsprechend der neuen Frontlänge unter Zugrundelegung eines Einheitspreises von 13·5 K per Kurrentmeter Front die entsprechende Nachzahlung seitens der Nordbahndirektion zu leisten.

Die Bemessung gilt nur unter der Voraussetzung, daß das Gebiet des V. und VI. Kohlenhofes einschließlich der projektierten Erweiterung bis zur Vorgartenstraße nur für Zwecke des Bahnhofes verwendet wird und ist im Falle der Errichtung von Wohnhäusern (zinstragenden oder Arbeithäusern) die Ergänzung des angenommenen Einheitspreises von 13·5 K auf die volle Höhe der jeweils gesetzlichen Kanaleinmündungsgebühr für verbaute Fronten zu leisten.

Im Falle, als das vorerwähnte Gebiet überhaupt für Bahnhofszwecke nicht mehr verwendet und in anderer Weise verwertet werden sollte, wird die vollständige Neubemessung der Gebühr vorbehalten."

An Neubauten wurden ausgeführt:

für eigene Zwecke: ein Anbau an das Verkehrsfilialgebäude und eine Fahrkartendruckerei auf dem Wiener Bahnhofe sowie ein gedeckter Umladeperron in der Station Floridsdorf;

für Privatzwecke: ein Schuppen (Kurowitzer Portlandzementfabrik) auf dem Wiener Bahnhofe.

γ) In der Verwaltung der k. k. Direktion für die Linien der Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Die österreichischen Linien der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft wurden im Berichtsjahre verstaatlicht (Gesetz vom 27. März 1909, R.-G.-Bl. Nr. 46).

Die Forderung der Gemeinde Wien nach Herstellung von Abfriedungen zu beiden Seiten des Gehweges der Asperner Straße in seiner Kreuzung mit dem Bahnkörper nächst der Station Stadlau wurde mit Eisenbahnministerial-Erlaß vom 24. Dezember 1908 abgewiesen. Der Gemeinderat nahm diese Entscheidung mit Beschluß vom 10. Februar zur Kenntnis.

An Bauten wurden ausgeführt: auf dem Wiener Bahnhofe ein freistehender Abort, in der Werkstätte Simmering verschiedene Adaptierungen und Ergänzungen der Anlagen behufs Erhöhung der Feuersicherheit, in der Station Stadlau eine Schalthütte für die elektrische Beleuchtungsanlage.

δ) In der Verwaltung der k. k. Nordwestbahndirektion.

Die Linien der k. k. priv. Österreichischen Nordwestbahn wurden im Berichtsjahre gleichfalls verstaatlicht (Gesetz vom 27. März 1909, R.-G.-Bl. Nr. 46).

Am 22. April wurde nach Fertigstellung der Brücke über den Donaustrom der zweigleisige Verkehr auf der Strecke Wien—Floridsdorf aufgenommen.

Mit dem Erlasse vom 12. Juni entschied das k. k. Eisenbahnministerium, daß die Niveaukreuzungen in km 7·5 und 8·1/2 vorläufig zu belassen, bezw. als Ersatz der ersteren ein rechtsseitiger Parallelweg bis zur projektierten Durchfahrt in km 7·1/2 sowie eine Wegverbindung der letzteren mit der Reichsstraße links der Bahn zu schaffen seien, wenn an die im Jahre 1905 konsentierte Erweiterung der Station Jedlersdorf geschritten werde. Da an Ort und Stelle durch mehrere Tage vorgenommene Erhebungen bewiesen, daß die Zahl der Fuhrwerke und Passanten gering und auch die Anzahl der Schrankenschließungen keine bedeutende ist, nahm der Gemeinderat den zitierten Erlaß mit dem Beschlusse vom 15. Juli zur Kenntnis.

Gebaut wurde: eine Milchverladerampe und ein Faßmagazin (Firma Markl & Kaiser) auf dem Wiener Bahnhofe.

2. Wiener Stadtbahn.

Die Durchführung der Grenzregulierung im Eisenbahnbuche wurde fortgesetzt.

In der Station Ottakring wurde eine Lokomobilhütte für die Aktiengesellschaft J. & J. Kuffner errichtet und in der Station Hauptzollamt der Einbau auf dem Perron I vergrößert.

Wegen Austragung einer Reihe von Streitfragen zwischen der Gemeinde und der Kommission für Verkehrsanlagen wurden die Verhandlungen eingeleitet.

3. K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Wegen Herstellung und Erhaltung einer umfangreichen Kanalisation des Favoritenplatzes, die auch Bahnzwecken dient, wurde mit der Gesellschaft ein Vertrag abgeschlossen.

Die am 30. Dezember 1908 der politischen Begehung unterzogenen Erweiterungsbauten in den Stationen Matzleinsdorf und Meidling wurden im Berichtsjahre eingeleitet. Der hiezu erforderliche Teil des Matzleinsdorfer und Meidlinger Friedhofes wurde fast vollständig geräumt. Mit den Bahnbauten selbst wurde noch nicht begonnen.

Wegen Duldung zweier auf Südbahngrund gelegener Gehwege im XII. Bezirke wurde mit der Gesellschaft ein Übereinkommen getroffen.

An Bauten wurden errichtet:

für eigene Zwecke: mehrere Erweiterungsbauten des Lebensmittelmagazines und die Verlängerung des Zungenperrons zwischen den Gleisen IV und V am Wiener Bahnhofe, ferner eine Stellwerkshütte in der Station Hetzendorf;

für Privatzwecke: eine Unterkunftshütte bei der Zollexpositur Favoriten und eine Büfetthütte in der Station Meidling.

4. K. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang.

Die politische Begehung für den Durchlaß im Zuge der verlängerten Landstraße Hauptstraße fand am 8. Juli statt (siehe unten bei Bahnbrücken).

5. Kahlenberg-Eisenbahn, System Rigi.

Im Bestande dieser Zahnradbahn ist keine Änderung eingetreten.

6. Dampfstraßenbahnlinien der städtischen Straßenbahnen.

Der Bericht befindet sich im XXX. Abschnitte dieses Verwaltungsberichtes.

7. Industriegleise.

An Industriegleisen wurden hergestellt:

1. ein Schleppgleis, abzweigend von der Donauuferbahn für Zwecke der Zentrale Engerthstraße der städtischen Elektrizitätswerke;

2. ein Schleppgleis, abzweigend von der Nordbahn für das städtische Gaswerk in Leopoldau.

Außerdem wurden Umgestaltungen und Ergänzungen vorgenommen: bei den Schleppgleisanlagen der Firma Hauser & Sobotka in Stadlau, der Kraftfutterfabrik in Jedlersdorf, der Siemens & Halske A.-G. in Leopoldau sowie der Benzinfabrik König & Co. in Hirschstetten.

II. Elektrische Bahnen.

1. Städtische Straßenbahnen.

Der Bericht befindet sich im XXX. Abschnitte dieses Verwaltungsberichtes.

2. Lokalbahnen.

α) Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen.

Im Bestande der Bahn ist innerhalb des Wiener Gemeindegebietes keine wesentliche Änderung eingetreten. Am 19. April fand die staatliche Kollaudierung der baulichen Anlagen der Strecke Wien—Baden statt.

Am 2. Oktober übernahm die Gemeinde verschiedene bei den Umbauten der Bahnanlagen umgelegte Wege und Wasserläufe in ihre Erhaltung.

β) Lokalbahn Wien—Preßburg.

Im Berichtsjahre wurden die Verhandlungen mit dem niederösterreichischen Landesausschusse als nunmehrigem Konzessionswerber der Bahn wieder aufgenommen, gelangten jedoch nicht zum Abschlusse.

d) Brücken.

I. Neubau bezw. Rekonstruktion von Brücken und Stegen.

1. Donaustrombrücken.

Kaiser Franz Josephs-Brücke. — Die im Vorjahre erwähnte Auswechslung des Pflasters im Gleistroge der Straßenbahn auf der Inundationsbrücke durch ein Holzstöckelpflaster ist im Berichtsjahre durchgeführt worden; die Verhandlungen wegen der Überführung von Gas- und Wasserleitungsrohren über die Strombrücke wurden fortgesetzt.

Der definitive Vertrag wegen der Benützung der Brücke durch die städtischen Straßenbahnen wurde dem Abschlusse nahegebracht; vorläufig wurde jedoch der frühere Vertrag bis Ende des Berichtsjahres verlängert.

Die Studien wegen des vollständigen Umbaues bezw. Neubaues der Brücke wurden in Angriff genommen.

Kronprinz Rudolfs-Brücke (Reichsbrücke). — Die Verstärkung der Eisenkonstruktion wurde Ende Mai vollendet. Die Belastungsprobe fand am 12. Juni statt und ergab ein günstiges Resultat.

Neue Donaustrombrücke. — Die im Vorjahre vom Stadtrate beschlossene Besichtigung der Trassen der verschiedenen Varianten der neuen Donaustrombrücke wurde am 13. und 14. Oktober unter zahlreicher Beteiligung der Gemeinderäte und der Vertretungen der beteiligten Bezirke durchgeführt. Bei dieser Begehung wurden verschiedene Anregungen gegeben, die den Gegenstand eines neuerlichen Studiums bilden.

Nordwestbahngehsteg. — Die von der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn ausgeführten Eisenkonstruktionsarbeiten wurden im Berichtsjahre fertiggestellt. Die erstmalige Prüfung und Erprobung des Steges fand gleichzeitig mit der Erprobung der Bahnbrücke am 12. März mit günstigem Erfolge statt.

Mit der Herstellung des Gehwegbelages wurde am 8. April begonnen.

Wegen Grundbenützung wurde mit dem Stifte Klosterneuburg ein Vertrag abgeschlossen.

Die mit der k. k. Staatsbahndirektion Wien hinsichtlich der Grundbenützung eingeleiteten Verhandlungen wurden zum Teile infolge einer Grenzberichtigung gegenstandslos; der Servitutsvertrag wegen Überbrückung der Donauuferbahn wurde, nachdem das k. k. Eisenbahnministerium mit Erlaß vom 21. September zugunsten der Gemeinde Wien entschieden hatte, mit Stadtratsbeschluß vom 28. Oktober genehmigt.

Die von der Gemeinde Wien auszuführenden Erd- und Baumeisterarbeiten wurden mit Stadtratsbeschluß vom 19. Mai vergeben. Am 21. Juni wurde mit der Bauausführung begonnen und die Lieferung der Eisenkonstruktion bestellt. In der 2. Hälfte des Novembers waren sämtliche Herstellungen vollendet.

Die Eröffnung des Gehsteges fand am 24. November statt. Die Gesamtkosten beliefen sich auf rund 85.400 K.

Gehsteg über die alte Donau nächst der Nordbahnbrücke. — Der Steg wurde im Monate April des Berichtsjahres fertiggestellt und sodann der öffentlichen Benützung übergeben. Die wasserrechtliche Kollaudierung ist noch ausständig.

2. Donaukanalbrücken.

Ferdinandsbrücke. — Auf Grund des Ergebnisses der im Vorjahre abgehaltenen Offertverhandlung, der hierüber durchgeführten Expertise und der weiters gepflogenen Verhandlungen hat der Stadtrat in seiner Sitzung vom 4. Februar und der Gemeinderat in der Sitzung vom 12. Februar folgenden Beschluß gefaßt:

1. Es wird dem Umbaue der Ferdinandsbrücke das Projekt der Aktiengesellschaft R. Ph. Waagner, L. und J. Biro & A. Kurz und Bauunternehmung E. Gaertner mit der Variante der Architektur von Professor Pecha unter der Bedingung zugrunde gelegt, daß das Detailprojekt die Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums erhält.

2. Das voraussichtliche Gesamterfordernis von 1,550.000 K wird genehmigt.

3. Unter der gleichen Bedingung werden die Erd-, Baumeister- und Steinmetzarbeiten, die Lieferung und Montierung der Eisenkonstruktion, die architektonische Ausgestaltung sowie die Abtragung der alten Brücke in Gemäßheit der Vergebungsbehelfe den Firmen R. Ph. Waagner, L. und J. Biro & A. Kurz und E. Gaertner auf

Grund ihres zur Offertverhandlung vom 10. Oktober 1908 eingereichten Offertes und der Nachtragserklärungen vom 18. Jänner 1909 und vom 23. Jänner 1909 übertragen, wobei jedoch von einer Ausführung der Caissons in reiner Eisenkonstruktion statt in Betoneisenkonstruktion abgesehen wird.

4. Es wird die sofortige Erbauung eines Notsteges im Sinne der Erklärung der erwähnten Firmen vom 18. Jänner 1909 genehmigt.

5. Unter der ad 1.) erwähnten Bedingung wird den Firmen a) Grün & Bilfinger A.-G. in Mannheim und Vereinigte Maschinenfabrik Augsburg und Maschinenbaugesellschaft Nürnberg A.-G., Zweiganstalt Gustavsburg, b) F. Marinelli & L. Faccanoni, c) Louis Eilers in Hannover die in der Ausschreibung in Aussicht gestellte Vergütung für die Projektsverfassung von je 8000 K zuerkannt.

Sollte die erwähnte Bedingung nicht eintreffen, so bleiben die genannten Firmen an ihre Angebote gebunden und ergeht eine neuerliche Entscheidung der Gemeinde.

6. Die übrigen Offerte werden definitiv abgelehnt.

7. Den Experten für die Begutachtung der eingelangten Konkurrenzprojekte und zwar dem k. k. Hofrat Professor Brik, k. k. Professor Cecerle und k. k. Oberbaurat Ing. Stöckl wird für ihre Mühewaltung die volle Anerkennung ausgesprochen und jedem ein entsprechendes Ehrenhonorar gewährt.

Zur möglichsten Beschleunigung der Inangriffnahme des Baues wurden der Unternehmung sofort die erforderlichen Arbeits- und Depotplätze auf beiden Ufern des Donaukanales übergeben; die Aufstellung der notwendigen Baubaracken wurde nach der am 23. Februar durchgeführten Bauverhandlung bewilligt.

Die Arbeiten begannen am 25. Februar mit der Einplankung des Bauplatzes.

Am 3. Februar fand die wasserrechtliche Verhandlung für den neuen Notsteg statt; am 3. März wurde seine Herstellung in Angriff genommen, am 29. April fand die Probebelastung mit gutem Erfolge statt und am 17. Mai wurde er für den Verkehr eröffnet.

Nach Vollendung des Steges hat die Bauunternehmung ersucht, noch vor der Genehmigung des Detailprojektes mit dem Abtragen der alten Brücke beginnen zu dürfen.

Da infolge der Vollendung des Notsteges die Aufrechterhaltung wenigstens des Fußgeherverkehres ermöglicht worden war und durch einen früheren Beginn der Abtragung an Bauzeit gewonnen werden konnte, hat der Stadtrat mit dem Beschlusse vom 19. Mai die sofortige Inangriffnahme der Abtragung der alten Brücke genehmigt und diese Arbeiten den Bauunternehmungen R. Ph. Waagner, L. und J. Biro & A. Kurz und E. Gaertner auf Grund ihrer bezüglichen Erklärung vom 18. Mai 1909 übertragen. Mit den Abtragungsarbeiten wurde am 21. Mai begonnen.

Zur weiteren Beschleunigung der Arbeiten hat der Magistrat das Offertprojekt und das Detailprojekt für die Unterbauarbeiten noch vor Fertigstellung des Detailprojektes für die Eisenkonstruktion vorgelegt.

Mit dem Erlasse vom 23. Mai hat das k. k. Eisenbahnministerium mitgeteilt, daß gegen das in Aussicht genommene Konstruktionssystem des eisernen Tragwerkes der neuen Brücke sowie gegen die Mauerwerkspläne dieses Objektes vom eisenbahntechnischen Standpunkte kein prinzipieller Anstand besteht. Das k. k. Eisenbahnministerium hat daher den Plan über die allgemeine Anordnung der Brücke und die Mauerwerkspläne genehmigt.

Da das k. k. Eisenbahnministerium mit diesem Erlasse dem Konstruktionssystem zugestimmt hat, war nicht mehr zu befürchten, daß das Detailprojekt der Eisenkonstruktion auf einen prinzipiellen Widerstand stoßen wird. Demgemäß hat der Stadtrat in seiner Sitzung vom 1. Juli folgenden Beschluß gefaßt:

1. Es werden die Arbeiten an die Firma R. Ph. Waagner, L. und J. Biro & A. Kurz und E. Gaertner unter der Voraussetzung endgiltig übertragen, daß sie sich verpflichten, die ihnen übertragenen Arbeiten bei sonstigem Eintritte der in den Vergebungsbehelfen vorgesehenen Rechtsfolgen bis spätestens 1. September 1910 vollständig fertigzustellen.

2. Die den Firmen Grün & Bilfinger A.-G. in Mannheim und Vereinigte Maschinenfabrik Augsburg und Maschinenbaugesellschaft Nürnberg, Zweiganstalt Gustavsburg, ferner F. Marinelli & L. Faccanoni und endlich Louis Eiler in Hannover zuerkannte Vergütung für die Projektsverfassung von je 8000 K ist nunmehr zur Auszahlung zu bringen.

Mit dem Erlasse vom 28. Juli hat sodann das k. k. Eisenbahnministerium eröffnet, daß gegen die Detailpläne der Eisenkonstruktion im allgemeinen vom eisenbahnbehördlichen Standpunkte aus kein Anstand obwaltet, nur hat es gewisse Änderungen bei der Ausführung empfohlen. Der Stadtrat hat mit dem Beschlusse vom 11. November diese Änderungen mit dem Kostenerfordernisse von 27.348 K 38 h genehmigt.

Mit dem Beschlusse vom 23. Juni genehmigte der Stadtrat die Beibehaltung der Bezeichnung „Ferdinandsbrücke" auch für die neue Brücke.

Am 25. Juli fand gemeinsam mit Vertretern der k. k. Staatsbahndirektion eine Feststellung des Bauzustandes der eisernen Kastenträgerdecke und der anschließenden Betonbalkendecke der Donaukanallinie der Stadtbahn im Zuge der Fahrbahn der Ferdinandsbrücke statt.

Am 1. Juli begann der Aufbau des stadtseitigen Landwiderlagers, am 30. Juli die Montierung des Caissons für den stadtseitigen Uferpfeiler, am 20. September wurde die Betoneisenkonstruktion dieses Caissons fertiggestellt. Inzwischen wurde am 6. September die Montierung des Caissons für den Uferpfeiler auf der Leopoldstädter Seite in Angriff genommen, dessen Betoneisenkonstruktion am 16. Oktober vollendet wurde. Die pneumatische Fundierung des stadtseitigen Uferpfeilers erfolgte in der Zeit vom 2. November bis zum 3. Dezember, die des leopoldstadtseitigen Uferpfeilers wurde am 13. Dezember begonnen und hatte dieser Caisson am Ende des Berichtsjahres eine Tiefe von 3·50 m unter örtlichem Null erreicht.

Am 22. November fand die wasserrechtliche Verhandlung für das Montagegerüst mit anstandslosem Erfolge statt.

Mit Stadtratsbeschluß vom 21. Dezember wurde die infolge des Fortschrittes der Bauarbeiten notwendige Umgestaltung des Notsteges und die damit verbundene vorübergehende Einstellung des Verkehres genehmigt.

Mit dem Beschlusse vom 29. Dezember nahm der Stadtrat genehmigend zur Kenntnis, daß die Bauunternehmungen mit der Fortsetzung der architektonischen Arbeiten nach dem am 24. November verstorbenen Professor Pecha den Architekten Josef Hackhofer betraut haben.

Mit einem weiteren Beschlusse vom gleichen Tage nahm der Stadtrat die Vereinbarungen mit der k. k. Staatsbahndirektion hinsichtlich der Maßnahmen zur Sicherung der Stadtbahn zustimmend zur Kenntnis und genehmigte die Vereinbarungen mit der Bauunternehmung sowie die Kosten von 3000 K.

Aspernbrücke. — Über Stadtratsbeschluß vom 17. März wurde am 30. März eine Besprechung mit den Vertretern der k. k. n.-ö. Statthalterei, der Donauregulierungs-Kommission, der k. k. Wiener Donaukanal-Inspektion und des k. k. Binnenschiffahrts-Inspektorates abgehalten, um eine Verringerung der Scheitelhöhe des Durchfahrtsprofiles der künftigen Brücke zugestanden zu erhalten. Das angestrebte Ziel wurde nicht erreicht.

Mit Stadtratsbeschluß vom 4. Juni erhielt der Magistrat den Auftrag, auf Grund des generellen Projektes mit den in Betracht kommenden Hauseigentümern wegen Durchführung der Regulierung der Aspernbrückengasse zu verhandeln. Die Verhandlungen konnten im Berichtsjahre nicht abgeschlossen werden.

Steg im Zuge der Rampengasse. — Das vom Stadtbauamte vorgelegte generelle Projekt wurde mit Stadtratsbeschluß vom 9. Juli genehmigt. Die wasserrechtliche Verhandlung über das Projekt fand am 4. August statt, der wasserrechtliche Konsens wurde mit Statthaltereierlaß vom 3. September erteilt. Mit Stadtratsbeschluß vom 9. Juli wurde auch eine zum Brückenbau benötigte Grundfläche des Chorherrnstiftes Klosterneuburg angekauft. Die Allgemeine österreichische Baugesellschaft wurde verhalten, ihr am linken Donaukanalufer befindliches Kondenswasserleitungsrohr mit Rücksicht auf den projektierten Bau umzugestalten. Die diesbezügliche wasserrechtliche Verhandlung fand am 12. November statt.

Gaswerksteg. — Dem schon seit Jahren gehegten Wunsche der Bevölkerung des III. und XI. Bezirkes nach Adaptierung des Gaswerksteges unterhalb der Kaiser Joseph-Brücke zu einem öffentlichen Übergange für Fußgänger konnte lange Zeit nicht entsprochen werden, weil die Bedingung, unter der das k. u. k. Hofärar die Zustimmung zu dieser Umgestaltung erteilt hatte, d. i. die Herstellung der Kaistraße am linken Donaukanalufer bis zum Stege, nicht erfüllt war und außerdem in der wasserrechtlichen Bewilligung zu der Umgestaltung des Steges zugunsten der Donauregulierungs-Kommission und der k. k. n.-ö. Statthalterei der Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufes enthalten war.

Da der Rekurs gegen diesen Vorbehalt vom k. k. Ackerbauministerium abgewiesen wurde und die Verhandlungen mit dem k. u. k. Obersthofmeisteramte wegen Abstandnahme von der Forderung nach Herstellung der Kaistraße erfolglos blieben, hatte der Stadtrat in seiner Sitzung vom 7. November 1907 beschlossen, von der Herstellung der Kaistraße und von der Umgestaltung des Gaswerksteges in einen öffentlichen Übergang derzeit abzusehen.

Im Jahre 1908 trat insoferne eine Änderung ein, als der Bau der Straßenbahnlinie längs des Donaukanales beschlossen und mithin auch der Ausbau der Kaistraße notwendig wurde.

Im Sinne dieser geänderten Sachlage hat nun der Gemeinderat in seiner Sitzung vom 17. September 1909 das vom Stadtbauamte ausgearbeitete Projekt für die Umgestaltung des Gaswerksteges in einen öffentlichen Übergang mit einem Kostenerfordernisse von 29.421 K 64 h genehmigt und zugleich angeordnet, daß die Durchführung der Arbeiten nur dann zu erfolgen habe, wenn die Donauregulierungs-Kommission und die k. k. n.-ö. Statthalterei den oben erwähnten Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufes fallen lassen.

Da jedoch seitens der Bevölkerung die Eröffnung des Steges wiederholt und dringend betrieben wurde, anderseits die Straßenbahnlinie am linken Donaukanalufer bis unterhalb des Steges anfangs Jänner 1910 für den öffentlichen Verkehr eröffnet und damit die vom k. u. k. Hofärare für seine Zustimmung gestellte Voraussetzung erfüllt wird,

beschloß der Stadtrat am 29. Dezember, die Umgestaltung sofort in Angriff zu nehmen und die Verhandlungen mit der Donauregulierungs-Kommission und der k. k. n.-ö. Statthalterei wegen des Verzichtes auf den Vorbehalt des Widerrufes abgesondert fortzusetzen.

3. Wienflußbrücken.

Geh- und Rohrsteg im Zuge der Preindlgasse, XIII. Bezirk. — Das Detailprojekt dieser Brücke, die auch die Wientallinie der Wiener Stadtbahn übersetzt, wurde seitens des k. k. Eisenbahnministeriums mit Erlaß vom 6. Mai genehmigt. Die wasserrechtliche Verhandlung fand am 13. Juli gleichzeitig mit der politischen Begehung statt. Die wasserrechtliche Genehmigung erfolgte mit Entscheidung vom 4. August, die eisenbahnbehördliche mit Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums vom 22. Oktober. Der Gemeinderat genehmigte das Detailprojekt mit Beschluß vom 8. Oktober mit dem Gesamterfordernisse von 96.411 K 40 h. Die auf Bahngrund herzustellenden Arbeiten werden zufolge Stadtratsbeschlusses vom 20. Juli durch die k. k. Staatsbahndirektion Wien, die übrigen Arbeiten von der Gemeinde Wien ausgeführt. Die Offertverhandlung über die von der Gemeinde auszuführenden Arbeiten fand am 21. September statt, die Vergebung erfolgte mit Stadtratsbeschluß vom 3. November. Die Arbeiten der Gemeinde wurden am 2. Dezember in Angriff genommen, während die k. k. Staatsbahndirektion Wien mit den durch sie auszuführenden Arbeiten im Berichtsjahre noch nicht begonnen hat.

4. Bahnüberbrückungen.

Landstraßer Gürtel-Brücke. — Die langwierigen Verhandlungen mit der k. k. Staatsbahndirektion Wien wegen Regelung der rechtlichen und finanziellen Fragen bezüglich des Umbaues dieser Brücke konnten im Berichtsjahre abgeschlossen werden. Der Vertrag wurde mit Gemeinderatsbeschluß vom 24. September und seitens des k. k. Eisenbahnministeriums mit Erlaß vom 13. Oktober genehmigt.

Der Vertrag, in den auch prinzipielle Vereinbarungen wegen Benützung von Bahngrund zu Straßenzwecken und von Straßengrund zu Bahnzwecken aufgenommen wurden, lautet in seinen wesentlichen Bestimmungen:

1.

Die Gemeinde Wien errichtet im Zuge des Landstraßer Gürtels km 2·7 der Wiener Verbindungsbahn an Stelle der bestehenden hölzernen Straßenbrücke eine pfeilerlose eiserne Brücke für den öffentlichen Verkehr einschließlich des Einbaues der erforderlichen Objekte.

2.

Zu diesem Zwecke räumt die k. k. Staatsbahndirektion Wien namens des k. k. Ärars (Staatseisenbahnverwaltung) nach Maßgabe der Bestimmungen des vorliegenden Vertrages der Gemeinde Wien das dingliche Recht ein, die in dem beigeschlossenen, einen integrierenden Bestandteil dieses Vertrages bildenden Plane mit den Buchstaben . . . . . bezeichneten Teilflächen für den Einbau von Brückenwiderlagern und die Herstellung einer denselben Zwecken wie die anstoßenden Gemeindestraßen dienenden Straßenanlage benützen und die mit den Buchstaben . . . . . bezeichneten Teilflächen mit einer für den öffentlichen Verkehr und den Einbau sowie die Überführung von Gas-, Wasser-, elektrischen Leitungen und dergleichen bestimmten pfeilerlosen eisernen Brücke übersetzen zu dürfen.

Das Gesamtausmaß der in Anspruch genommenen Grundflächen beträgt 2351·31 m².

Nachdem der Gemeinde Wien das Benützungsrecht der von der gegenwärtigen Holzbrücke eingenommenen Grundfläche im Ausmaße von 307 m² dermalen schon zusteht, kommt nach Abzug dieser Grundfläche von der durch die Ausführung der bezeichneten Brücke in Anspruch genommenen Gesamtfläche per 2351·31 m² hinsichtlich der im folgenden geregelten Entschädigungsleistung nur ein Flächenausmaß von 2044·31 m² in Betracht.

Als Entschädigung für die Einräumung der oben angeführten Servituten entrichtet die Gemeinde Wien den Einheitspreis von 2 (zwei) Kronen für jeden Quadratmeter jener Grundfläche, die zur Errichtung der Brückenwiderlager in Anspruch genommen wird oder hinter diese Widerlager zu liegen kommt, d. i. also für 1621·64 m² den Gesamtbetrag von 3243 K 28 h, in Worten: Dreitausendzweihundertvierzigdrei Kronen 28 Heller, worin auch die Entschädigung für die Luftraumbenützung inbegriffen ist.

Beide Vertragsteile verpflichten sich hiemit für die Zukunft, in analogen Fällen, daß heißt, wenn seitens des k. k. Ärars (Staatseisenbahnverwaltung) öffentliches Gut der Gemeinde Wien zum Zwecke der Überquerung, Überbrückung oder Unterfahrung mit einer Bahn benützt wird, sowie umgekehrt, wenn seitens der Gemeinde Wien Bahngrund zum Zwecke der Überquerung, Überbrückung oder Unterführung von öffentlichen Wegen oder Straßen (einschließlich der Herstellung und Erhaltung der in Straßengründen üblichen Einbauten, wie Kanäle, Rohrleitungen, Kabel und dergleichen) benützt wird, für die servitutsmäßige Benützung der in Anspruch genommenen Grundfläche und des Luftraumes gleichwie in dem vorliegenden Falle keine höhere Entschädigung als 2 K per Quadratmeter, und zwar nur der der Benützung durch den Grundeigentümer entzogenen Grundfläche zu verlangen.

Diese Vereinbarung bezieht sich sowohl auf Neuanlagen wie auch auf die Erbreiterung bestehender Anlagen, jedoch ausschließlich nur auf Kreuzungen zwischen Bahnen und öffentlichen Wegen (Straßen).

Der Entscheidung über die technische Ausführung solcher Anlagen wird durch die vorstehende, sich nur auf die Frage der Höhe der Entschädigung beziehende Vereinbarung selbstverständlich in keiner Weise vorgegriffen.

Nachdem das Eigentumsrecht des k. k. Ärars an der Grundparzelle 2934/2, Katastralgemeinde Landstraße, Wien, III. Bezirk, bücherlich nicht ausgezeichnet erscheint, wird von beiden Seiten als selbstverständlich anerkannt, daß die in Ansehung dieser Grundparzelle getroffenen Abmachungen nur für den Fall Geltung haben, daß das Eigentumsrecht des k. k. Ärars an dieser Parzelle sichergestellt wird.

Die Bezahlung des obenerwähnten Betrages von 3243 K 28 h wird seitens der Gemeinde Wien mit der Maßgabe erfolgen, daß der für die Benützung der oberwähnten Parzelle Nr. 2934/2 entfallende Betrag von 372 K binnen 14 Tagen nach erfolgter Nachweisung der Sicherstellung des Eigentumsrechtes des k. k. Ärars an dieser Parzelle, der Restbetrag von 2871 K 28 h jedoch binnen 14 Tagen nach Genehmigung dieses Vertrages bei der seitens der k. k. Staatsbahndirektion Wien bezeichneten Stelle erlegt wird.

3.

Die k. k. Staatsbahndirektion Wien erteilt nomine des k. k. Ärars (Staatseisenbahnverwaltung) die Zustimmung, daß die im § 2 bezeichneten Servituten in dem Lastenblatte, Abteilung II, der Eisenbahnbuch-Einlage der Wiener Verbindungsbahn bei den Katastralgemeinden Landstraße und Favoriten, respektive hinsichtlich der Parzelle 2934/2 für den Fall der Sicherstellung des Eigentumsrechtes des k. k. Ärars an dieser Parzelle im Lastenblatte der für diese Parzelle neu zu eröffnenden Grundbuchseinlage zugunsten der Gemeinde Wien einverleibt werden.

4.

Zu der von der Gemeinde Wien zu erbauenden Brücke leistet die k. k. Staatsbahndirektion Wien einen einmaligen, vom k. k. Eisenbahnministerium mit dem Erlasse vom 17. September 1907 bestimmten Pauschalbetrag von 15.000 K, das sind Fünfzehntausend Kronen.

Dieser Betrag wird seitens der k. k. Staatsbahndirektion Wien binnen vierzehn Tagen nach erfolgter Fertigstellung der Brücke der städtischen Hauptkasse der Gemeinde Wien, I., Rathaus, übermittelt werden.

5.

Die Vergebung und Durchführung sämtlicher Arbeiten, die sich auf den Bau der geplanten eisernen Brücke samt den erforderlichen Objekten beziehen, sowie die Abtragung des bestehenden hölzernen Brückenobjektes samt Widerlager obliegen der Gemeinde Wien. Dieselbe ist jedoch gehalten, die Vergebung der gegenständlichen Bauarbeiten nur im Einvernehmen mit der k. k. Staatsbahndirektion Wien durchzuführen.

Vor der Inangriffnahme der Bauarbeiten ist die k. k. Staatsbahndirektion Wien zeitgerecht zu verständigen und behält sich diese das Recht einer entsprechenden und ausreichenden Ingerenz auf die Bauführung zur Wahrung der Interessen der Staatseisenbahnverwaltung vor.

Das bei der Abtragung des bestehenden Brückenobjektes gewonnene Material wird der Gemeinde Wien überlassen.

Die Gemeinde Wien übernimmt die Verpflichtung, der k. k. Staatsbahndirektion Wien sämtliche Kosten, welche der letzteren aus der ihr zustehenden Bau- und Bahnaufsicht bis zur Fertigstellung aller Bauarbeiten und der Räumung des Bauplatzes erwachsen, zuzüglich eines zehnprozentigen Zuschlages, binnen 14 Tagen nach der monatlich erfolgenden Zufakturierung dieser Kosten zu ersetzen.

Für die Ablenkung des Straßenverkehrs während der Bauperiode hat die Gemeinde Wien vorzusorgen.

Bei der Durchführung der gegenständlichen Arbeiten sieht die Gemeinde Wien von der Anbringung eines Montagegerüstes ab.

6.

Die Gemeinde Wien, beziehungsweise die von ihr speziell zu verpflichtende Bauunternehmung verzichtet auf jeden Schadenersatz und Regreßanspruch gegenüber der k. k. Staatseisenbahnverwaltung, welcher sich aus den seitens der k. k. Staatsbahndirektion Wien, beziehungsweise deren Organen zur Aufrechterhaltung des regelmäßigen, ungestörten und sicheren Betriebes der Verbindungsbahn zu treffenden, beziehungsweise getroffenen Anordnungen sowie aus sonstigen auf den Bau bezughabenden Weisungen der Bahnorgane ergeben wird; ausgenommen hievon sind jene Fälle, in welchen die Gemeinde Wien ein ausschließliches Verschulden oder eine offenbar zweckwidrige Anordnung eines Organes der Staatseisenbahnverwaltung nachzuweisen vermag, worüber bei Meinungsverschiedenheit im ersteren Falle die ordentlichen Gerichte, im letzteren Falle das k. k. Eisenbahnministerium mit Ausschluß eines jeden Rechtszuges entscheidet.

Aus Anlaß der den Vertragsgegenstand bildenden Bauausführung dürfen dem k. k. Ärare (Staatseisenbahnverwaltung) keine wie immer gearteten Kosten — ausgenommen die im § 4 bestimmte Beitragsleistung — erwachsen; für solche Kosten hat die Gemeinde Wien das k. k. Ärar (Staatseisenbahnverwaltung) vollständig schadlos zu halten.

7.

Die Erhaltung des gesamten Brückenobjektes und sohin insbesondere der Widerlager, der Eisenkonstruktion und der Fahrbahn sowie die Tragung der Kosten hiefür obliegt ausschließlich der Gemeinde Wien.

Hiebei wird dieselbe verpflichtet sein, über Verlangen der k. k. Staatsbahndirektion Wien die von derselben im Interesse des Bahnbestandes oder Betriebes als notwendig erachteten Erhaltungsarbeiten dieser Anlage unweigerlich binnen 14 Tagen, vom Tage der Zustellung dieser Aufforderung an gerechnet, in Angriff zu nehmen und ohne Unterbrechung durchzuführen.

Der k. k. Staatsbahndirektion Wien wird das Recht zugestanden, falls die im Absatze 2 festgesetzte Frist nicht eingehalten würde, die erforderlichen Herstellungen auf Kosten der Gemeinde Wien vorzunehmen; die hiefür aufgerechneten Kosten — einschließlich der jeweils geltenden Regiezuschläge — wird die Gemeinde Wien rückhaltslos anerkennen und binnen 14 Tagen vom Tage der Zustellung des Zahlungsauftrages an die Kasse der k. k. Staatsbahndirektion Wien vergüten.

Insbesondere wird die Gemeinde Wien das gesamte neue Objekt stets in einem solchen Zustande zu erhalten haben, daß die Regelmäßigkeit, Ungestörtheit und Sicherheit des Bahnbetriebes jederzeit gewährleistet ist; im Streitfalle entscheidet — mit Ausschluß jedweden Rechtszuges — das k. k. Eisenbahnministerium.

Bei Gefahr im Verzuge räumt die Gemeinde Wien der k. k. Staatsbahndirektion Wien das Recht ein, das Erforderliche sofort auf Kosten der Gemeinde Wien vorzukehren. Der Ersatz der hiebei auflaufenden Kosten hat seitens der Gemeinde Wien im Sinne der im obigen Absatze 3 niedergelegten Bestimmungen zu erfolgen.

Die Tragung jener Kosten für Umänderungen an dem Brückenobjekte, welche lediglich im Bahninteresse (Umbauten) in Hinkunft vorgenommen werden, übernimmt das k. k. Ärar (Staatseisenbahnverwaltung).

Alle sonstigen späterhin notwendigen Umänderungen an dem Brückenobjekte hat die Gemeinde Wien auf ihre Kosten vorzunehmen.

Sämtliche Arbeiten bezüglich der Erhaltung und Umänderung der Brückeanlage — ausgenommen die laufenden Erhaltungsarbeiten, die die ordentliche und regelmäßige Instandhaltung der Brückenfahrbahn sowie der Gehsteige betreffen — sind von der Gemeinde Wien nach den vom

k. k. Eisenbahnministerium genehmigten Plänen unter Aufsicht und strikter Einhaltung der Weisungen der exponierten Bahnorgane vorzunehmen.

Für den Einbau der in § 2, Absatz 1, genannten Leitungen in die hiefür im Projekte bereits vorgesehenen und konsentierten Kanäle genügt die bloße Anzeige an die k. k. Staatsbahndirektion Wien.

8.

Durch die Ausübung der im § 2 näher bezeichneten Servituten darf der Eisenbahnverkehr in keiner Weise beeinträchtigt werden.

Die Gemeinde Wien haftet während der Ausführung der gesamten Brückenanlage für alle Schäden, welche durch die Bauausführung am Bahnbestande oder an den verkehrenden Zügen entstehen.

Dagegen übernimmt das k. k. Ärar (Staatseisenbahnverwaltung) für Schäden, welche durch den Bestand oder Betrieb der Bahn sowie infolge der Vornahme von Bahnerhaltungsarbeiten an dem Bauobjekte oder den Baumaterialien während der Bauausführung entstehen, keine Haftung.

Die Gemeinde Wien verpflichtet sich, das k. k. Ärar (Staatseisenbahnverwaltung) für alle etwa eintretenden Schäden, welche demselben infolge des Bestandes dieser Anlage erwachsen könnten, vollkommen schadlos zu halten.

Dagegen haftet das k. k. Ärar (Staatseisenbahnverwaltung) der Gemeinde Wien nicht für Schäden an der Brücke und Störungen, welche durch den Bestand oder Betrieb der Bahn sowie infolge der Vornahme von Bahnerhaltungsarbeiten in der Benützung der Anlage entstehen.

Ferner übernimmt die Gemeinde Wien die Verpflichtung, auf alle Ansprüche an das k. k. Ärar (Staatseisenbahnverwaltung) aus Anlaß etwaiger Beschädigungen oder Störungen in der Benützung dieser Anlage durch die laut § 7, Absatz 2 und 3, vorzunehmenden Arbeiten zu verzichten.

Hingegen wird das k. k. Ärar (Staatseisenbahnverwaltung) der Gemeinde Wien für jene Schäden aufkommen, welche letzterer aus den in § 7, Absatz 6, erwähnten Umänderungsarbeiten entstehen.

Schließlich ist die Gemeinde Wien gehalten, das k. k. Ärar (Staatseisenbahnverwaltung) insbesondere für jene Nachteile vollkommen klag- und schadlos zu halten, die durch eventuelle infolge des Bestandes oder der Benützung der Brücke oder anläßlich der Herstellung der Brücke sowie bei Erhaltungs- oder Umänderungsarbeiten an der ganzen Brückenanlage vorkommende körperliche Verletzungen oder Tötungen von Menschen, für welche das k. k. Ärar nach dem Gesetze aufzukommen hätte, erwachsen.

Die Gemeinde Wien ist jedoch der im vorstehenden Absatze erwähnten Verpflichtung in jenen Fällen enthoben, in welchen sie ein ausschließliches Verschulden oder eine offenbar zweckwidrige Anordnung eines Organes der Staatseisenbahnverwaltung nachzuweisen vermag. Bei sich hiebei ergebenden Meinungsverschiedenheiten entscheiden im ersteren Falle die ordentlichen Gerichte, im letzteren Falle das k. k. Eisenbahnministerium mit Ausschluß eines jeden Rechtszuges. Überdies tritt die im vorstehenden Absatze statuierte Haftung der Gemeinde Wien dann nicht ein, wenn die eingetretenen Nachteile ausschließlich durch solche Umänderungsarbeiten verursacht wurden, welche von der Staatseisenbahnverwaltung gemäß § 7, Absatz 6, lediglich im Bahninteresse ausgeführt werden.

9.

Sollte sich die Notwendigkeit der bahnseitigen Mitbenützung der neuen Brücke zwecks Anbringung von Signal-, Telegraphen-, Telephon-, Starkstromleitungen ꝛc. sowohl an der Tragkonstruktion als an den Widerlagern ergeben, so verpflichtet sich die Gemeinde Wien, diese Mitbenützung ohne Entgelt zu gestatten.

Ebenso räumt die Gemeinde Wien dem k. k. Ärare (Staatseisenbahnverwaltung) das Recht ein, die aus Anlaß der künftigen Elektrifizierung der Verbindungsbahn erforderliche Anbringung der Fahrdrahtleitungen ꝛc. ohne Leistung eines Entgeltes durchzuführen.

In allen vorangeführten Fällen sind die Leitungen ꝛc. in den Lichtraum unter der Brücke, d. i. unter die Eisenkonstruktionsunterkante zu legen.

Durch diese Herstellungen dürfen der Gemeinde Wien keine Kosten und keine Schäden erwachsen.

10.

Für den Fall der Auflassung oder Demolierung der neuen Brücke wird die Gemeinde Wien gehalten sein, solche Vorkehrungen zu treffen, daß der Bestand und Betrieb der Bahn nicht gefährdet wird.

Im übrigen finden hiefür die bezüglich der Brückenanlage in den §§ 5, 6, 7 und 8 angeführten Bestimmungen sinngemäße Anwendung.

11.

Für alle aus diesem Rechtsgeschäfte etwa entspringenden Streitigkeiten — mit Ausschluß derjenigen, rücksichtlich welcher dem k. k. Eisenbahnministerium das Entscheidungsrecht vorbehalten ist — die nicht kraft des Gesetzes vor einen ausschließlichen besonderen Gerichtsstand gehören, sind in erster Instanz die sachlich zuständigen Gerichte am Sitze der k. k. Finanzprokuratur in Wien ausschließlich zuständig.

12.

Auf die Anfechtung dieses Vertrages wegen Verkürzung über die Hälfte des wahren Wertes wird beiderseits verzichtet.

13.

Die Ausfertigung, Vervielfältigung und bücherliche Durchführung dieses Vertrages sowie eventuell auflaufende Gebühren übernimmt die Gemeinde Wien auf ihre Kosten.

14.

Dieser Vertrag wird in zwei gleichlautenden Originalen ausgefertigt, von welchen jeder Vertragsteil eines erhält.

Die k. k. Staatsbahndirektion Wien erhält außer dem Originale noch drei signierte Abschriften dieses Vertrages.

Die Vergebung der Eisenkonstruktions-, Monier-, Asphaltierungs- und Steinpflasterungsarbeiten erfolgte mit Stadtratsbeschluß vom 16. März. Für die Vergebung der Erd-, Baumeister- und Steinmetzarbeiten wurde für den 14. Oktober eine beschränkte Offertverhandlung anberaumt. Die Vergebung dieser Arbeiten erfolgte mit Stadtratsbeschluß vom 30. November. Mit dem Brückenbaue selbst wurde im Berichtsjahre nicht mehr begonnen.

Umbau der Philadelphiabrücke über die Südbahn im XII. Bezirke. — Das vom Stadtbauamte ausgearbeitete Detailprojekt wurde mit Stadtratsbeschluß vom 22. April genehmigt. Die Südbahn-Gesellschaft wurde ersucht, die Arbeiten mit Ausschluß der Pflasterungsarbeiten im Wege einer Offertverhandlung zu vergeben. Das Ergebnis der von ihr abgehaltenen Offertverhandlung wurde mit Stadtratsbeschluß vom 12. Oktober zur Kenntnis genommen. Die Gesamtkosten des Brückenumbaues sind mit 190.848 K 23 h veranschlagt, wovon auf die Gemeinde ein Teilbetrag von 101.372 K 55 h entfällt. Die Genehmigung des Detailprojektes durch das k. k. Eisenbahnministerium erfolgte mit Erlaß vom 25. Juli. Die Bauarbeiten wurden seitens der Südbahn-Gesellschaft am 9. November in Angriff genommen.

5. Bahnbrücken.

Umbau des Favoritenviaduktes der Südbahn. — Mit dem Beschlusse vom 30. Juni hat der Stadtrat die Zuschrift der Südbahn-Gesellschaft, mit der sie um Verlängerung des Vollendungstermines für den Umbau des Favoritenviaduktes bis Ende 1909 ersucht, zur Kenntnis genommen und der Gesellschaft nahegelegt, diesen Termin zuversichtlich einzuhalten.

Tatsächlich wurden die Arbeiten auch mit Ausnahme geringfügiger Ausschmückungsarbeiten bis Anfang September vollendet.

Neubau einer Brücke der Südbahn über die verlängerte Kliebergasse. — Das Projekt für die städtischen Einbauten unter der geplanten Durchfahrt wurde vom k. k. Eisenbahnministerium mit dem Erlasse vom 12. Juli genehmigt. Mit den Bauarbeiten ist im Berichtsjahre noch nicht begonnen worden, da von Seite der Südbahn-Gesellschaft das bezügliche Detailprojekt erst im Dezember vorgelegt wurde.

Überbrückung der Landstraße Hauptstraße durch die Aspangbahn. — Die politische Begehung für die Herstellung dieses Durchlasses, der im Sinne des Übereinkommens vom 4. November 1903 von der k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang auf eigene Kosten ausgeführt wird, fand am 8. Juli statt. Der Bau der Brückenwiderlager wurde noch im Berichtsjahre durchgeführt.

6. Straßenüberbrückungen.

Flötzersteigbrücke. — Im Berichtsjahre erfolgte die vollständige Fertigstellung des Brückenobjektes, ferner die Abgrabung für die Freilegung des neben der Brücke befindlichen Kanales für das Rohr der II. Hochquellenleitung. Letztere wurde mit Stadtratsbeschluß vom 8. Juni genehmigt. Die Brücke wurde anfangs Juni dem allgemeinen Verkehre übergeben.

Überbrückung der Scheibenberggasse im Zuge der Bastiengasse im XVIII. Bezirke. — Dürrwaring-Brücke. — Mit Beschluß vom 29. Juli genehmigte der Stadtrat das vom Stadtbauamte ausgearbeitete Projekt für die Herstellung einer gewölbten Fahrbrücke (Stampfbetongewölbe mit betonierten Widerlagern) über der Scheibenberggasse im Zuge der Bastiengasse mit den Kosten von 139.368 K 74 h. Am 30. September fand die Offertverhandlung und mit Stadtratsbeschluß vom 7. Oktober die Vergebung der Bauarbeiten statt. Mit der Bauausführung selbst wurde am 2. Dezember begonnen.

II. Erhaltung der Brücken.

1. Donaukanalbrücken.

Brigittabrücke. — Auf Grund des Stadtratsbeschlusses vom 8. Oktober wurde eine teilweise Erneuerung der Holzstöckelpflasterung mit einem Kostenbetrage von 1214 K durchgeführt.

Stephaniebrücke. — Die im Vorjahre genehmigte und mit Stadtratsbeschluß vom 11. Dezember 1908 an die Firma Aug. Filzamer vergebene Auswechslung loser Nieten an den inneren Hauptträgern mit Ausschluß der Fassadeträger wurde, nachdem mit Statthaltereierlaß vom 27. Jänner die Anbringung der Hängegerüste genehmigt worden war, im Frühjahre durchgeführt. Die Gesamtkosten beliefen sich auf 19.830 K.

Marienbrücke. — Da das Projekt für die Adaptierungen der Eisenkonstruktion anläßlich der Aufstellung der Marienstatue vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigt worden war, konnten mit Stadtratsbeschluß vom 16. März die Eisenkonstruktions-, Anstreicher- und Kunsttischlerarbeiten und die Beleuchtungsinstallation vergeben werden.

Mit Beschluß vom 30. März genehmigte der Stadtrat die Anbringung der Inschrift: „Heilige Maria bitte für uns".

Am 17. Mai fand die kommissionelle Besichtigung des Gipsmodelles der Statue statt. Die Montierungs- und Aufstellungsarbeiten auf der Brücke wurden am 23. August begonnen und im Oktober vollendet. Die Gesamtkosten beliefen sich auf 37.671 K.

Die im vorjährigen Berichte bereits erwähnte Erneuerung der undicht gewordenen Asphaltabdeckung über den beiden Seitenöffnungen wurde im Berichtsjahre durchgeführt. Die hiefür aufgelaufenen Gesamtkosten betrugen 3810 K.

Aspernbrücke. — Die normalen Untersuchungen und Kontroll-Nivellements der Brücke wurden in den vorgeschriebenen vierteljährigen Perioden vorgenommen und die Ergebnisse dem k. k. Eisenbahnministerium termingemäß vorgelegt.

Auf Grund des Stadtratsbeschlusses vom 15. Dezember wurde die Ausbesserung der Holzstöckelpflasterung mit dem Kostenbetrage von 2013 K durchgeführt.

Franzensbrücke. — Um das Übernachten unterstandsloser Personen in dem Kabelkasten der allg. österr. Elektrizitätsgesellschaft zu verhindern, wurde nach Herausnahme der von dieser nicht mehr benötigten Kabel die Abtragung des Kabelkastens durchgeführt.

Kaiser Josefs-Brücke. — Die im Vorjahre genehmigte Untersuchung der Tragkonstruktion und Auswechslung loser Nieten wurde, nachdem mit Statthalterei-Erlaß vom 14. Jänner die wasserrechtliche Bewilligung zur Anbringung eines Hängegerüstes erteilt worden war, durchgeführt. Die Gesamtkosten beliefen sich auf 2922 K.

Auf Grund der vorgenommenen Untersuchungen wurde unter Vorlage eines statischen Rechnungsnachweises beim k. k. Eisenbahnministerium die Aufhebung der mit Erlaß vom 17. Jänner 1904 verfügten Beschränkungen bezüglich des Verkehres der elektrischen Straßenbahn über diese Brücke angestrebt. In Erledigung des bezüglichen Ansuchens wurden gewisse Erleichterungen für den Verkehr an Renntagen gewährt.

2. Sonstige Brücken.

α) Wienflußbrücken:

Stubenbrücke. — Die im Vorjahre mit einem Gesamtkostenbetrage von 12.220 K 56 h genehmigte Herstellung einer neuen Beton- und Asphaltabdeckung und die Umpflasterung der Fahrbahn gelangte zur Durchführung.

Die Rekonstruktionsarbeiten wurden unter Aufrechterhaltung des Verkehres auf den Gehwegen und auf je einer Fahrbahnhälfte in der Zeit von Mitte August bis Mitte Oktober durchgeführt; eine frühere Ausführung war aus Rücksicht für den Straßenbahnverkehr, der durch einen Kanalbau auf der Hauptstraße in Mitleidenschaft gezogen war, nicht möglich.

An den übrigen Wienflußbrücken wurden nur kleinere normale Erhaltungsarbeiten vorgenommen.

β) Bahnüberbrückungen:

Richardsteg. — Am 6. Dezember fand die Schlußkollaudierung für diesen im Vorjahre erbauten Übergangssteg über die Verbindungsbahn im III. Bezirke statt.

Degengassensteg. — Die Erneuerung des Anstriches, Auswechslung loser Nieten und sonstige Ausbesserungsarbeiten wurden vorgenommen. Die Gesamtkosten betrugen 1605 K.

Kleiststeg. — Für Anstricherneuerung, Auswechslung loser Nieten und schadhafter Belagspfosten und sonstige kleine Ausbesserungsarbeiten wurde ein Betrag von 956 K aufgewendet.

Rustensteg. — Die im Vorjahre genehmigte Anstricherneuerung sowie sonstige kleine Ausbesserungsarbeiten wurden durchgeführt; die Schlußkollaudierung bezüglich der ersteren fand am 17. Juni statt.

An den sonstigen Bahnüberbrückungen wurden nur kleinere Instandhaltungsarbeiten vorgenommen.

Brücke der Nordbahn über die Angererstraße. — Der Gemeinderat hat am 5. Februar nachstehenden Beschluß gefaßt:

Der Gemeinderat nimmt mit Bedauern zur Kenntnis, daß die wiederholten Vorstellungen der Gemeinde wegen des Umbaues der Nordbahnbrücke über die Angererstraße bisher ohne Erfolg geblieben sind und beschließt weiters mit Rücksicht auf die durchaus

unhaltbaren, die körperliche Sicherheit der Passanten im höchsten Grade gefährdenden Übelstände an dieser Stelle neuerlich eine entsprechend zu begründende Petition an das k. k. Eisenbahnministerium zu richten und gleichzeitig die Verantwortung für etwaige Unfälle entschieden abzulehnen.

Ein von der k. k. Nordbahndirektion vorgelegtes Projekt für den Umbau der Brücke wurde der ämtlichen Behandlung zugeführt, zu einer Lösung der Frage ist es im Berichtsjahre jedoch nicht mehr gekommen.

e) Wasserstraßen.

Donauregulierung.

Zum Zwecke der Fortsetzung der begonnenen Niederwasser-Regulierungsarbeiten, welche die Schaffung einer auch bei den niedrigsten Wasserständen benützbaren Fahrrinne bezwecken, wurde in der Sitzung der Donauregulierungs-Kommission vom 21. Dezember eine Zusammenziehung von Kreditresten, welche von bereits fertiggestellten Bauten herrühren, zu einem neuen Kredite von über 1 Million Kronen beschlossen.

Im übrigen wurden die normalen Erhaltungsarbeiten durchgeführt.

Umwandlung des Donaukanales in einen Handels- und Winterhafen.

Zufolge Stadtratsbeschlusses vom 26. Jänner hat die Gemeinde von der Forderung, daß das dritte Stauwerk im Donaukanale um 90 m flußaufwärts verschoben werden soll, um eine Verbindung desselben mit der für die dritte Donaustrombrücke erforderlichen Donaukanalbrücke zu ermöglichen, Abstand genommen. Weiters wurde mit Stadtratsbeschluß vom 3. März der von der Donauregulierungs-Kommission vorgeschlagenen Situierung der dritten und vierten Staustufe, bezw. des zweiten und dritten Stauwerkes im Donaukanale grundsätzlich zugestimmt und dabei folgendes bedungen:

1. Auf die derzeit ungehinderte, sofortige Abfuhr der dem Wienflußregulierungsprojekte zugrunde liegenden Maximalwassermengen von 600 m^3 und der voraussichtlichen Maximalwassermenge der in der ganzen Donaukanalstrecke einmündenden Regenausläße der Hauptsammelkanäle, endlich auf die ungehinderte Abfuhr von 50 m^3 für die Alimentation der Staustufen ist entsprechend Rücksicht zu nehmen.

2. Von der oberen Wasserhaltung bis zu den im Stromkilometer 10·96 unter dem Sammelkanale bereits eingebauten vier Rohren, dem zukünftigen Dücker des Kondensationswasser-Zuführungskanales der städtischen Elektrizitätswerke ist auf Kosten der Donauregulierungs-Kommission ein Zuleitungskanal herzustellen, der imstande ist, pro Sekunde 7 m^3 Wasser zu liefern.

3. Es wird darauf aufmerksam gemacht, daß die im technischen Berichte eingesetzte Summe für die Verlängerung des Hauptsammelkanales zu gering bemessen erscheint, und wäre eine Erhöhung der veranschlagten Kostensumme um 200.000 K in Aussicht zu nehmen.

4. Die in Aussicht genommene Ausmündung des Hauptsammelkanales unterhalb des letzten Stauwerkes kann jedoch nur als ein Provisorium angesehen werden, da für die Zeit der Füllung der dritten Haltung mit Wasser der restliche flußabwärts gelegene Teil des Donaukanales außer den Kanalwässern nur noch den Zufluß der für die Alimentation der Staustufen vorgesehenen 50 m^3 erhalten würde, woraus sich eine Verjauchung des Donaukanales ergeben würde, die auf die Dauer nicht belassen werden kann.

Es muß daher die Verlängerung des Sammelkanales am rechten Ufer des Donaukanales bis zum Donaustrome verlangt werden.

5. Die finanzielle Sicherstellung der Kosten für die ad 3. und 4. erwähnten Herstellungen wäre, weil sie nur durch den Bau der Staustufen verursacht wird, in gleicher Weise durchzuführen, wie die Kosten für die Umwandlung des Donaukanales in einen Handels- und Winterhafen.

Das Eigentum dieser Kanalstrecken hätte seinerzeit nach Auflösung der Kommission für Verkehrsanlagen auf die Gemeinde Wien überzugehen.

6. Die Gemeinde wäre im Prinzipe der Verbindung eines Stauwerkes mit einer Straßenbrücke nicht abgeneigt, vorausgesetzt, daß sie hiedurch nachweisbar an Kosten erspart, daß die Anlage einer 23 m breiten Brücke (einer Fahrbahn von 15 m und zweier Gehwege a 4 m) nicht erschwert wird und daß der Gemeinde keine sonstigen technischen Schwierigkeiten erwachsen.

7. Die Detailprojekte der Anlagen sind der Gemeinde zu übermitteln und behält sich die Gemeinde Wien die weitere Stellungnahme vor.

Wegen Wiederinstandsetzung der seinerzeit für den Bau der Kaiserbadschleuse vorübergehend in Anspruch genommenen Grundflächen und wegen der tieferen Abtragung des Mittelpfeilers der Ferdinandsbrücke infolge der Künettenbaggerung im Donaukanale wurden Vereinbarungen mit der Kommission für Verkehrsanlagen getroffen.

Die Arbeiten zur Versetzung der St. Johannes-Kapelle auf den neuen Standort, die infolge des Baues des Schützenhauses der Kaiserbadschleuse erfolgen mußte, wurden im Berichtsjahre vollendet. Die Schlußkollaudierung der Baumeisterarbeiten fand am 12. Februar, die Schlußkollaudierung der übrigen Arbeiten am 18. November statt.

Infolge unvorhergesehener Mehrarbeiten mußten vom Stadtrate Nachtragskredite bewilligt werden.

Am 27. November erfolgte die Übergabe der Kapelle in das Eigentum und in die Erhaltung des fürsterzbischöflichen Ordinariates bezw. der Kirchenvorstehung.

An der Kapelle wurden folgende Inschriftentafeln angebracht:

„Diese Kapelle stand seit dem Jahre 1744 auf dem rechten Ufer des Donaukanales „und wurde beim Baue der Stephaniebrücke im Jahre 1885 auf das linke Ufer „in die Obere Donaustraße versetzt.

„Von dort wurde sie beim Schleusenbaue im Jahre 1908 entfernt und unter „dem Bürgermeister Dr. Karl Lueger von der Gemeinde Wien im Jahre 1909 an dieser „Stelle wieder errichtet."

Herstellung des österreichischen Wasserstraßennetzes.

Ein bemerkenswerter Fortschritt in dieser Angelegenheit ist auch im Berichtsjahre nicht zu verzeichnen.

An die Ausarbeitung eines endgiltigen Projektes für den Hafen des Donau-Oder-Kanales im alten Donaubette nächst Floridsdorf konnte auch im laufenden Jahre noch immer nicht geschritten werden, weil die Stellungnahme der Donauregulierungs-Kommission zu dem ihr übermittelten Trassenrevisionsprojekte noch nicht erfolgt ist.

Bereits im Vorjahre hatte sich in den Interessentenkreisen eine lebhafte Aktion für den Bau der Wasserstraßen, insbesondere des Donau-Oder-Kanales kundgegeben.

Im Mai des Berichtsjahres trat der n.-ö. Gewerbeverein in Wien an die Gemeinde wegen Anteilnahme an einer abermaligen Kundgebung für die Realisierung des Donau-Oder-Kanalprojektes mit dem Ersuchen heran, an der Vorbereitung einer Manifestationsversammlung in der gegenständlichen Frage durch Delegierte teilzunehmen. In Entsprechung

dieser Einladung wurde mit dem Stadtratsbeschlusse vom 28. Mai genehmigt, daß Vertreter der Gemeinde Wien an den Vorbereitungen für die geplante Manifestationsversammlung sowie an dieser Versammlung selbst teilnehmen.

Desgleichen beteiligte sich die Gemeinde Wien in Entsprechung einer anderen an sie ergangenen Einladung zufolge Stadtratsbeschlusses vom 8. Juni an dem in der Zeit vom 23. bis 26. Juni in Linz abgehaltenen VIII. Verbandstage des Deutsch-österreichisch-ungarischen Verbandes für Binnenschiffahrt. Bei diesem Verbandstage fand eine Resolution einstimmige Annahme, in welcher unter anderem an die k. k. Regierung die dringende Bitte gerichtet wurde, mit der Ausführung der durch das Wasserstraßengesetz vom 11. Juni 1901 gesicherten Kanäle nunmehr endlich zu beginnen.

Wienflußregulierung.

Größere Hochwässer sind im Berichtsjahre nicht vorgekommen. Anläßlich der Herstellung des III. und IV. Gleises der Westbahn wurde das linke Wienflußufer bei der Ausmündung des Halterbaches umgestaltet.

Die im Zuge der Linzer Straße über den Mauerbach führende Brücke wurde von der Reichsstraßenverwaltung umgebaut; hiebei wurde ein Grundtausch durchgeführt.

Die Erhaltungsarbeiten in der gesamten Regulierungsstrecke umfaßten: Ausbesserung der gepflasterten bezw. betonierten Sohle und Räumungsarbeiten bei der Ausmündung in den Donaukanal; ferner wurde die Ausbesserung der beschädigten kleinen Mauer an der linken Seite der Künette längs der Stadtbahnmauer in der Strecke von der Franz Karl-Brücke bis zur Ausmündung des Lainzerbaches fortgesetzt.

Erhaltung der Ufer und Gerinne sowie Regulierung von Bachläufen.

Anläßlich der im Frühjahre vom Magistrate als Wasserrechtsbehörde kommissionell vorgenommenen Begehung von Bächen im Gemeindegebiete von Wien wurden zur Behebung der dabei wahrgenommenen Übelstände die erforderlichen Räumungen der Bachbette, Ausbesserungen schadhafter Ufer- und Sohlenversicherungen und Überbrückungen sowie die Abstellung von Verunreinigungen der Gerinne veranlaßt.

Insbesondere wurden Räumungen von Wasserläufen vorgenommen sowie Herstellungen und Ausbesserungen von Ufer- und Sohlenversicherungen kleineren Umfanges angeordnet im XIX. Bezirke am Schreiberbache, Schablerbache und Erbsenbache sowie im XVI. Bezirke am Ottakringerbache.

Der Gesamtkostenaufwand für derartige Herstellungen, die sich an sämtlichen in Betracht kommenden Bachgerinnen nur innerhalb des normalen Umfanges bewegten, betrug 24.449 K 11 h.

B. Verkehrsmittel.

a) Lohnfuhrwerk.

Fiaker und Einspänner.

Die von den Genossenschaften der Einspänner und Fiaker vorgelegten Entwürfe neuer Maximaltarife für diese beiden Gewerbekategorien waren Gegenstand eingehenden Studiums seitens des Magistrates im Vereine mit der k. k. Polizeidirektion, dessen Ergebnis in dem an die k. k. n.-ö. Statthalterei erstatteten Berichte vom 25. Jänner niedergelegt erscheint.

Hierüber hat die k. k. n.-ö. Statthalterei mit dem Erlasse vom 27. Februar eröffnet, daß die seitens der Genossenschaften der Einspänner und Fiaker vorgelegten Taxprojekte infolge der ihnen anhaftenden, vom Wiener Magistrate sehr eingehend dargestellten Mängel keine geeignete Grundlage bilden, um unter gleichzeitigem Widerrufe der derzeitigen Maximaltaxe eine neue einzuführen.

Die allgemeine Erkenntnis von der Notwendigkeit einer endlichen Regelung dieser Angelegenheit fand ihren Ausdruck in dem Gemeinderatsbeschlusse vom 8. Oktober, welcher besagt:

„Es wird der k. k. n.-ö. Statthalterei seitens der Gemeinde Wien folgendes mitgeteilt:

Der Wiener Gemeinderat hat in seiner Sitzung vom 29. November 1907 den Beschluß gefaßt:

„„Die Gemeinde Wien macht von dem ihr gemäß § 51, Abs. 4, der Gewerbeordnung zustehenden Rechte der Antragstellung Gebrauch und erklärt, wie dies bereits im Beschlusse vom 2. Juni 1898 geschehen ist, daß die Neuregelung bezw. Festsetzung der Maximaltaxe für das Wiener öffentliche Lohnfuhrwerksgewerbe in einer den wirtschaftlichen Verhältnissen entsprechenden Weise ein Gebot der Notwendigkeit sei.

Gleichzeitig spricht sie aber auch die Erwartung aus, daß die Neuregelung der Taxe nicht zum Anlaß genommen werde, den selbsttätigen Fahrpreisanzeiger (Taxameter) obligatorisch einzuführen.““

Ungeachtet dieses Antrages der Wiener Gemeindevertretung hat die k. k. n.-ö. Statthalterei die von ihr selbst wiederholt als notwendig erklärte Neufestsetzung der Maximaltarife bis heute noch nicht vorgenommen.

Die Gemeinde Wien betont mit aller Entschiedenheit, daß die baldigste Reform der Maximaltarife des öffentlichen Lohnfuhrwerkes und die Regelung der damit zusammenhängenden Fragen des Fuhrwerksbetriebes eine unaufschiebbare Pflicht der öffentlichen Verwaltung ist; insbesondere auch der Umstand, daß infolge der im Jahre 1910 in Wien abzuhaltenden, in großartigem Rahmen geplanten Jagdausstellung eine enorme Steigerung des Fremdenverkehrs zu gewärtigen ist, läßt die Regelung der erwähnten Tarifs- und Verkehrsfragen als eine gebieterische Notwendigkeit erscheinen.

Die Gemeinde Wien stellt daher an die k. k. n.-ö. Statthalterei das dringende Ersuchen, die Neufestsetzung der Maximaltarife für das Wiener öffentliche Lohnfuhrwerk nach Durchführung des gesetzlich vorgeschriebenen Verfahrens endlich zur Tat werden zu lassen und sodann auch gleichzeitig eine den modernen Anforderungen entsprechende Betriebsordnung für Fiaker und Einspänner zu erlassen."

Weiter ist jedoch diese Angelegenheit bis Ende des Berichtsjahres nicht gediehen.

Die Automobilisierung des Wiener öffentlichen Lohnfuhrwerkes nahm auch im Berichtsjahre einen lebhaften Fortgang; mit Ende des Berichtsjahres wurden bereits 61 Fiaker- und 124 Einspänner-, also zusammen 185 Lizenzen dem Automobilbetriebe zugeführt.

An dieser Stelle ist auch das Erkenntnis des k. k. Verwaltungsgerichtshofes vom 4. November zu verzeichnen, mit welchem ausgesprochen wurde: Die Gewerbebehörde ist berechtigt, bei Verleihung von Konzessionen für den Personentransport (Fiaker, Einspänner) vom Standpunkte der Frage des Lokalbedarfes die Verwendung eines Taxameterwagens vorzuschreiben.

Fiaker. — Die Anzahl der Fiakerlizenzen hat gegenüber dem Vorjahre eine Vermehrung um zwei erfahren und betrug demnach zu Ende des Berichtsjahres 1001, davon 61 mit Automobilbetrieb.

Hinsichtlich der Fiakerstandplätze ergaben sich folgende Änderungen.

Infolge des Umbaues des zwischen Schottenring, Heßgasse, Schottenbasteigasse und Schottengasse befindlichen Häuserblockes wurde bezüglich des für 12 Wagen systemisierten Fiakerstandplatzes I., Heßgasse für die Dauer des Umbaues verfügt: 1. 4 Wagen haben in der Seitenfahrbahn des Schottenringes vor dem Hause Nr. 1 Aufstellung zu nehmen, wobei jedoch die Einfahrt zum „Hôtel de France" von der Verstellung frei zu lassen ist. 2. Die übrigen 8 Wagen haben sich in der Schottengasse und Helferstorferstraße derart aufzustellen, daß 4 Wagen vor dem Hause Helferstorferstraße Nr. 1 bezw. Nr. 3 und 4 Wagen vor dem Hause Schottengasse Nr. 4 zu stehen kommen, wobei jedoch der Trottoirübergang nach beiden Richtungen hin von der Verstellung frei zu lassen ist.

Für den mit 16 Fiakern systemisierten Standplatz I., Weihburggasse wurde ein Teilstandplatz vor dem Hause I., Himmelpfortgasse 18, Ecke Seilerstätte errichtet, auf welchem 2 Wagen Aufstellung nehmen können, wobei aber die Befahrung dieses Teilstandplatzes täglich nur bis 10 abends gestattet ist.

Der Fiakerstandplatz I., Akademiestraße wurde in folgender Weise erweitert:

Die dort aufgestellten Fiaker dürfen — unbeschadet der bisher bezüglich dreier Wagen erfolgten gleichen Bewilligung — 2 weitere Wagen in der Seitenfahrbahn der Ringstraße zwischen dem Eingange in das „Grand Hotel" und der Schwarzenbergstraße längs der Hotelfront aufstellen, 2 weitere Wagen dürfen in der Seitenfahrbahn der Ringstraße vor dem „Hotel Bristol" in der Richtung gegen die Kärntnerstraße zu Aufstellung nehmen.

Den Fiakern des Standplatzes I., Walfischgasse wurde gestattet, 2 Wagen in der Augustinerstraße links vom Eingange des „Hotel Sacher" (gegen den Albrechtsplatz zu) aufzustellen.

Infolge der Errichtung eines Notsteges neben der abzutragenden Ferdinandsbrücke wurden die 10 Wagen der Standplätze II., Obere Donaustraße Nr. 28—34 und Stephaniestraße folgendermaßen verteilt: 6 Wagen haben in der Praterstraße gegenüber dem „Hotel Continental" Aufstellung zu nehmen, 1 Wagen auf dem Teilstandplatze I., Laurenzer Berg, 3 Wagen auf dem sogenannten „Kroatenstandplatz" in der Nordbahnstraße an der Abfahrtseite des Nordbahnhofes. Die bisher dem Standplatze II., Untere Donaustraße und den dazugehörigen Teilstandplätzen zugewiesenen Fiaker wurden für die Dauer dieses Brückenumbaues folgendermaßen verteilt: je 4 Wagen auf den Nordbahnhof, Südbahnhof und Staatsbahnhof, 3 auf den Westbahnhof, je 1 auf den Nordwestbahnhof und Franz Josephs-Bahnhof, 4 auf den Teilstandplatz I., Laurenzer Berg, 6 Wagen haben in der Praterstraße längs der von der Ferdinandsbrücke gegen das Café Fetzer zu errichteten Planke, 5 in der Praterstraße vor den Häusern Nr. 27/29, 6 in der Aspernbrückengasse vor den Häusern Nr. 2—6 Aufstellung zu nehmen.

Für 4 Fiaker des Standplatzes IV., Wiedner Hauptstraße Nr. 24—36 wurde ein Teilstandplatz in der Paulanergasse, Ecke der Margaretenstraße errichtet.

Im XII. Bezirke und zwar in der Schönbrunnerstraße gegenüber „Weigls Dreherpark" wurde die Errichtung eines freien Fiakerstandplatzes für 4 Fiakerwagen verfügt.

Einspänner. — Die am Ende des Vorjahres ausgewiesene Anzahl der bestehenden Einspännerlizenzen blieb im Berichtsjahre mit 1750 unverändert. Die Zahl der davon motorisch betriebenen Lizenzen hat sich jedoch von 21 auf 124 erhöht.

Standplatzänderungen kamen folgende vor und zwar:

a) Im I. Bezirke. — Für den Standplatz Canovagasse wurde ein Teilstandplatz an der Hausgrenze der Häuser Schwarzenbergplatz Nr. 18 und 19 errichtet.

b) Im IV. Bezirke. — Der auf der verbauten Seite der Theresianumgasse bestehende Standplatz wurde auf die gegenüberliegende Seite neben den Gehweg längs der Theresianumgartenmauer verlegt, den in Betracht kommenden Fuhrwerkern aber gestattet, vom 1. Mai bis Ende September für die Zeit, als der Standplatz von der Sonne beschienen ist, ihre Wagen auf dem bisherigen Standplatze aufzustellen.

c) Im V. Bezirke. — Für die Einspänner des Standplatzes IV., Kettenbrückengasse, Ecke der Wienstraße wurde die Errichtung eines Teilstandplatzes, berechnet für 2 Wagen, vor dem Hause V., Rüdigergasse Nr. 26, Ecke Wienstraße mit dem Bemerken verfügt, daß eine Wagenaufstellung daselbst in der Straßenfront der Wienstraße nicht erfolgen darf.

Wegen Unzukömmlichkeiten auf dem Einspännerstandplatze Margaretenplatz wurde die Anordnung getroffen, daß die Wagen vor den Häusern Nr. 8 und 9 dieses Platzes zwischen den zwei Masten der elektrischen Straßenbeleuchtung nebeneinander Aufstellung nehmen, wobei ein Streifen des Straßengrundes zwischen dem Trottoir und dem Standplatze in der Breite von $2^1/_2$ m von der Verstellung frei zu lassen ist.

d) Im VI. Bezirke. — Für die Zeit des Umbaues des Hauses Mariahilfer Straße Nr. 103 wurde die Aufstellung der Fuhrwerke des Einspännerstandplatzes VI., Mariahilfer Straße Nr. 99/103 dahin geregelt, daß rechts vom Eingange in das Haus Nr. 101 Mariahilfer Straße, d. i. gegen das Haus Nr. 103 zu 2 Einspännerwagen, die übrigen bei der Ankündigungssäule vor dem Hause Nr. 97 gegen die Stadt zu aufzustellen sind.

e) Im VII. Bezirke. — Der für die Dauer des Umbaues des Hauses Richtergasse Nr. 1 vor die Häuser Or.-Nr. 35 und 37 der Lindengasse verlegte Standplatz wurde im Berichtsjahre vor die Häuser Nr. 36 und 34 der Lindengasse verlegt und hiebei verfügt, daß die in Betracht kommenden 9 Einspännerfuhrwerke daselbst von der Neubaugasse unter Freihaltung des Straßenüberganges sowie der Haus- und Geschäftseingänge längs des Trottoirs gegen die Zollergasse zu aufzustellen sind.

Die Aufstellung der Einspännerfuhrwerke auf dem Hauptstandplatze Lerchenfelder Straße—Ecke der Neubaugasse wurde in der Weise geregelt, daß 1 Wagen neben dem Gehwege vor dem Hause Lerchenfelder Straße Nr. 41 von der Neubaugasse an abwärts und die 2 übrigen Wagen vom Auslaufbrunnen Ecke der Döblergasse an aufwärts gegen die Neubaugasse zu aufzustellen sind.

Bezüglich des Standplatzes Mariahilfer Straße Nr. 46/48 wurde verfügt, daß in der Mariahilfer Straße vor dem Hause Nr. 46/48 künftighin nur 3 Wagen zu verbleiben haben, von welchen der eine neben dem Hauseingange gegen die Kirchengasse zu, die anderen 2 vom Hauseingange gegen die Innere Stadt zu aufzustellen sind, wogegen die übrigen auf den Standplatz gehörigen Wagen in der Kirchengasse vor dem Hause Nr. 4 Aufstellung zu nehmen haben. Der zugehörige Teilstandplatz wird durch diese Verfügung nicht berührt.

f) Im VIII. Bezirke. — Auf dem Einspännerhauptstandplatze Auerspergstraße und den zugehörigen Teilstandplätzen Langegasse und Lenaugasse wurde die Verteilung

und Aufstellung der Wagen in der Weise geregelt, daß auf dem Teilstandplatze in der Langegasse vor Or.-Nr. 2 die bisher zugewiesenen 2 Einspännerwagen verbleiben, auf den Teilstandplatz in der Lenaugasse von nun an 4 Wagen zugewiesen werden, wogegen die restlichen Wagen den Hauptstandplatz in der Auerspergstraße derart zu beziehen haben, daß 1 Wagen vor das Gasthaus im Hause Nr. 11 und die übrigen vom Gaskandelaber Nr. 336 gegen die Trautsohngasse zu in der genannten Straße zu stehen haben.

Infolge verschiedener Beschwerden bezüglich des Standplatzes Feldgasse Nr. 21/23 wurde verfügt, daß von der Alserstraße angefangen zunächst 3 Wagen vor dem Hause Feldgasse Nr. 23, sodann unter Freihaltung der Eingänge in dieses sowie in das Nachbarhaus Nr. 21 der Feldgasse und des Raumes vor dem in letzterem befindlichen Holz- und Kohlengeschäfte die übrigen zugewiesenen Wagen gegen die Breitenfelder Straße zu aufzustellen sind.

g) Im IX. Bezirke. — Der im Jahre 1904 zum Hauptstandplatze Berggasse—Porzellangasse (Café „City") geschaffene Teilstandplatz vor dem neuen Gebäude der k. k. Polizeidirektion in der Elisabethpromenade wurde gänzlich aufgelassen, dagegen für den Hauptstandplatz Althanplatz ein auf 3 Wagen berechneter Teilstandplatz auf der den Häusern Elisabethpromenade Nr. 47 und 49 gegenüberliegenden Straßenseite errichtet.

h) Im X. Bezirke. — Der für 2 Wagen bestimmte, zum Hauptstandplatze Keplerplatz—Columbusplatz gehörige Teilstandplatz Favoritenstraße 130 wurde vor das Haus Or.-Nr. 128 der Favoritenstraße verlegt, jedoch mit dem Vorbehalte, daß diese Verfügung nur insolange in Kraft bleibt, als nicht dieser ehemalige Stellwagenstandplatz wieder durch Stellwagen der „Gemeinde Wien — städtische Stellwagenunternehmung" befahren wird.

i) Im XVII. Bezirke. — Der für 2 Wagen systemisierte Teilstandplatz Wattgasse Nr. 73 wurde nach der Andergasse Nr. 1, Ecke der Dornbacher Straße verlegt.

j) Im XVIII. Bezirke. — Der Standplatz Hasenauerstraße, Ecke Karl Ludwig-Straße wurde dahin erweitert, daß daselbst für 2 Wagen des vor dem Hotel Steinböck in der Gymnasiumstraße bestehenden Einspännerhauptstandplatzes ein Teilstandplatz errichtet wurde.

Taxameterwagen.

Am Ende des Berichtsjahres standen beim öffentlichen Lohnfuhrgewerbe gleich wie im Vorjahre vier Taxametersysteme in Verwendung, und zwar „Westendarp & Pieper", „Le Français", „Richard Popp" und „Kosmos". Bezüglich der Mietpreise und Aufmontierungskosten ist eine Änderung gegen das Vorjahr nicht bekannt geworden.

Stadtlohn- und Kleinfuhrgewerbe.

Das Stadtlohnfuhrgewerbe wurde mit Ende des Berichtsjahres von 379 Personen mit 1187 Lizenzen ausgeübt. Besonders hervorzuhebende Entscheidungen sind weder hinsichtlich dieses noch bezüglich des Kleinfuhrwerksgewerbes erflossen.

Stellwagen.

Bezüglich des Stellfuhrwesens sind auch in diesem Berichtsjahre einige Veränderungen zu verzeichnen.

So erfuhr die Konzession der „Gemeinde Wien — städtische Stellwagenunternehmung" eine Erweiterung von bisher 111 auf nunmehr 160 Stellwagen. Auch die Anzahl der genehmigten Fahrrouten wurde von 5 auf 8 erhöht. Hiedurch ergaben sich auch einige Änderungen bezüglich der bisher zugewiesenen Standplätze.

Die Konzession der Luise Aichinger für die Route Groß-Enzersdorf—Stadlau gelangte im Berichtsjahre zur Zurücklegung.

Im Betriebe der Hotelomnibusse ist keine Veränderung eingetreten.

An dieser Stelle ist der Erlaß des k. k. Handelsministeriums vom 30. Juni zu erwähnen, welcher besagt: „Gesuche um Konzessionen zum Betriebe von periodischen Personentransportunternehmungen mittelst Motorwagen sind vor Entscheidung dem k. k. Handelsministerium vorzulegen; im Falle der Konzessionsverleihung ist eine Abschrift des Konzessionsdekretes dem genannten Ministerium in Vorlage zu bringen."

Für den gesamten Stellwagenverkehr in Wien ergibt sich unter Berücksichtigung der vorstehend angeführten Änderungen folgende Zusammenstellung:

1. „Gemeinde Wien — städtische Stellwagenunternehmung" mit 160 Lizenzen auf den Routen: a) Westbahnhof—Stephansplatz—Nordbahnhof, eventuell Ausstellungsstraße—Rotunde; b) Bürgerplatz, bezw. Staatsbahnhof—Stephansplatz—Franz Josephs-Bahnhof; c) Südbahnhof—Stephansplatz—Nordwestbahnhof; d) Elterleinplatz, bezw. Stadtbahnhaltestelle „Alserstraße"—Landstraße Hauptstraße bis zum Schlachthause St. Marx, bezw. Sophienbrücke—Prater Gürtelstraße (Prinzenallee); e) Meidling (Dreherpark)—Stephansplatz; f) Praterkai—Stephansplatz; g) Stephansplatz—Bürgerversorgungshaus—Depot Döbling; h) Stephansplatz—Gymnasiumstraße bis Hasenauerstraße, bezw. Prinz Eugen-Gasse; sämtliche mit Pferdebetrieb.

2. „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen" mit 3 Lizenzen auf der Route Simmering (XI., Müchgasse)—Kaiser-Ebersdorf (XI., Münnichplatz) mit Automobilbetrieb.

3. „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen" mit 2 Lizenzen auf der Route Floridsdorf—Leopoldau—Kagran, ebenfalls mit Automobilbetrieb.

4. „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen" mit 3 Lizenzen auf der Route Pötzleinsdorf—Salmannsdorf, Automobilbetrieb mit elektrischer Oberleitung.

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

6. Franz Pretzl mit 1 Lizenz auf der Route Schwadorf—Wien, Pferdebetrieb.

7. Johann Pöschl mit 1 Lizenz auf der Route Markt Fischamend — Wien, Pferdebetrieb.

8. Johann Bamesberger mit 1 Lizenz auf der Route Markt Orth a. d. Donau—Wien, Pferdebetrieb.

Hotelomnibusse zur ausschließlichen Beförderung von Hotelgästen zu und von den Bahn- und Dampfschiffstationen hatten in Betrieb: Das „Grand Hotel" und das „Hotel Bristol" (je 2 Lizenzen), „Hotel Continental", „Hotel Metropole", „Hotel Imperial" und „Hotel Kummer" (je 1 Lizenz).

Zu erwähnen wäre schließlich noch, daß der „Gemeinde Wien — städtische Stellwagenunternehmung" über Ermächtigung der k. k. n.-ö. Statthalterei die Bewilligung erteilt wurde, von der im § 12 der Stellwagenordnung vorgesehenen Namensaufschrift auf den Stellwagen der Unternehmung dann abzusehen, wenn nebst dem städtischen Adler und den Wagennummern auf beiden Längsseiten und rückwärts noch eine Firmatafel an der linken Seite des Kutschbockes nach Art der im § 1 des Gesetzes vom 17. Dezember 1884, L.-G.- u. Vdg.-Bl. Nr. 36, nur für Lastenfuhrwerke vorgeschriebenen Adreßtafel angebracht wird.

b) Verkehr auf dem Donaustrome und Donaukanale.

Donaustrom.

Mit Kundmachung der k. k. n.-ö. Statthalterei vom 20. März erfolgte die Aufhebung der aus Anlaß der Einrüstung des 2. Stromfeldes der Nordwestbahn-Donaubrücke in Wien mit der Kundmachung vom 10. September 1908 getroffenen Anordnungen für den Schiffsverkehr. Hiernach ist das 2. Stromfeld vom rechten Ufer an gerechnet für den gesamten Schiffahrtsverkehr wieder geöffnet. Gleichzeitig wurde den Schiffführern mit Rücksicht auf in der Nähe des 1. und 2. Strompfeilers gefundene Reste alter Piloten, die der Schiffahrt hinderlich werden könnten, nahe gelegt, möglichst die Mitte des Stromfeldes einzuhalten.

Mit Statthaltereierlaß vom 22. Jänner wurden dem Josef Breier und Rudolf Peithner v. Lichtenfels bezüglich der von ihnen betriebenen Überfuhr Nußdorf-Jedlesee gewisse Einschränkungen der Betriebszeit bewilligt.

Am 13. Juli fand unter Leitung der k. k. Statthalterei eine wasserrechtliche Verhandlung über ein Ansuchen um Bewilligung zur Aufstellung eines neuen Schiffsmühlenwasserrades im Donaustrome beim Schiffsmühlenheftplatze Nr. 20 in der Freudenau statt, wobei die Vertreter der Dampfschiffahrtsgesellschaften sich grundsätzlich gegen jede Aufstellung von Schiffmühlen unterhalb der Stadlauer Brücke erklärten. Mit Statthaltereientscheidung vom 1. August wurde die erbetene Bewilligung erteilt und bemerkt, daß auf die Einwendung der Dampfschiffahrtsgesellschaften keine Rücksicht genommen werden konnte, weil die gegenwärtigen Strom- und Schiffahrtsverhältnisse in der betreffenden Stromstrecke die Aufstellung von Schiffmühlen daselbst aus öffentlichen Rücksichten dermalen nicht unzulässig erscheinen lassen.

Die Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat bei der k. k. n.-ö. Statthalterei ein Projekt für die Verlegung des bei ihren Magazinen am Handelskai bestehenden fixen Drehkranes um ungefähr 104·5 m stromabwärts eingebracht; bei der hierüber am 10. September stattgefundenen kommissionellen Verhandlung wurde die Erteilung der Bewilligung zur Ausführung des Projektes nach Vorlage der richtiggestellten Pläne beantragt.

Der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft wurde anläßlich einer am 2. Oktober unter Leitung der k. k. Statthalterei abgehaltenen wasserrechtlichen Verhandlung die Bewilligung zur Errichtung einer Kohlenverladebrücke mit fahrbarem Drehkrane auf dem Landungsplatze Zwischenbrücken erteilt.

Mit Stadtratsbeschluß vom 22. April wurde das Ergebnis der am 24. und 27. März abgehaltenen kommissionellen wasserrechtlichen Verhandlung über 2 Konzessionsgesuche zum Betriebe von Benzinmotorbooten bezw. Dampfpropellern auf der alten Donau zur Kenntnis genommen und der Magistrat beauftragt, zur Erzielung eines entsprechenden Verkehres von Stadlau zur Insel „Gänsehäufel", eventuell zur Kaisermühlenfähre, entweder für den Fall einer Konzessionserteilung auf Grund der vorliegenden Gesuche mit den Konzessionären, andernfalls aber mit anderen Unternehmern in Verhandlung zu treten.

Donaukanal.

Am 15. Februar fand bei der k. k. n.-ö. Statthalterei eine Besprechung betreffend die Regelung des Schiffahrtsverkehrs im Wiener Donaukanale und die Ein- und Ausfahrt bei Nußdorf für das Berichtsjahr statt, welcher Vertreter aller in Betracht kommenden Behörden und Interessenten zugezogen waren. Am 27. Februar wurde dann seitens der k. k. Statthalterei eine diesen Verkehr regelnde Kundmachung erlassen.

Gegen den Punkt 12 dieser Kundmachung, welcher bestimmte, daß an der Station Nußdorf liegende Dampfer bei Ansichtigwerden eines talfahrenden, für den Kanal bestimmten Ruderfahrzeuges die Kanaleinfahrt freizugeben, d. h. vom Landungsplatze wegzufahren haben, hat die k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft Einwand erhoben und ersucht, daß im Interesse der sicheren Abwicklung des Passagierverkehres die zu Tal kommenden Ruderschiffe ab 5 Uhr nachmittags bei Ansichtigwerden des am Nußdorfer Ponton stehenden Postschiffes in der Kuchelau umtauchen und dessen Abfahrt abwarten sollen. Hierüber ordnete die k. k. Statthalterei eine kommissionelle Verhandlung für den 6. April an, bei welcher auch die Frage der Auflassung oder wenigstens Verlegung der Dampfschiffstation Nußdorf einer eingehenden Erörterung unterzogen werden sollte.

Mit Stadtratsbeschluß vom 2. April wurden die zu dieser Verhandlung delegierten Vertreter der Gemeinde Wien beauftragt, gegen die allfällige Auflassung der Dampfschiffstation Nußdorf entschieden Stellung zu nehmen, dagegen einer Verlegung derselben zuzustimmen, wenn diese Verlegung im Interesse der Ruderschiffahrt notwendig ist.

Auf Grund des Ergebnisses dieser Verhandlung wurde von einer Auflassung oder Verlegung der Dampfschiffstation Nußdorf vorläufig Abstand genommen und mit Statthalterei-Kundmachung vom 16. April der Punkt 12 der vorerwähnten Kundmachung dahin abgeändert, daß den Ruderfahrzeugen die freie Einfahrt in den Wiener Donaukanal nur bis $4^1/_2$ Uhr nachmittags gestattet wird und daß während dieser Zeit bei der Station Nußdorf liegende Dampfer bei Ansichtigwerden eines talfahrenden Ruderfahrzeuges die Kanaleinfahrt freizugeben, d. h. vom Landungsplatze wegzufahren haben.

Aus Anlaß von Baggerungen im Donaukanale wurden mit Kundmachung der Donaukanal-Inspektion vom 3. Juli bezw. 12. Juli vorübergehend weitere Schiffahrtsbeschränkungen angeordnet, die mit den Kundmachungen vom 10. August bezw. 22. Oktober wieder aufgehoben wurden.

Die k. k. n.-ö. Statthalterei verlängerte mit Erlaß vom 8. März die Dauer der der Gemeinde Wien mit Erlaß vom 28. November 1903 erteilten Bewilligung zum Betriebe der Überfuhr über den Donaukanal in der Freudenau nächst der Stadlauer Brücke (II. und XI. Bezirk) auf die Zeit bis zum 31. Dezember 1913 unter den bisherigen Bedingungen. Die Anzeige über die zufolge Stadtratsbeschlusses vom 12. Jänner beabsichtigte abermalige Verpachtung dieser Überfuhr an den bisherigen Pächter Franz Krcmar wurde zur Kenntnis genommen.

C. Straßenpolizei.

a) Kundmachungen.

Im Berichtsjahre wurden vom Magistrate auf Grund des § 100 des Gemeindestatutes vom 24. März 1900, L.-G.- und V.-Bl. Nr. 17, nachstehende straßenpolizeiliche Kundmachungen erlassen:

Vom 15. Mai, betreffend das Befahren der Färber-, Fütterer-, Jordan-, Landskron-, Post-, Schulter-, Essig-, Griechen- und Drahtgasse im I. Bezirke;

vom 21. Juni, betreffend die zeitweise Absperrung der Lainzer Straße anläßlich der Einwölbung des Lainzer Baches;

vom 26. Juni, betreffend die Regelung des Fuhrwerksverkehres in mehreren Straßen des XVI. Bezirkes behufs ungestörter Abwicklung des Marktverkehres am Yppenplatze und dessen Umgebung;

vom 14. Oktober, betreffend den Allerheiligenverkehr, eine den geänderten Verhältnissen angepaßte Neuauflage der in den Vorjahren erschienenen Kundmachungen.

b) Fuhrwerksverkehr.

Die k. k. Sicherheitswache wurde von ihrer vorgesetzten Behörde angewiesen, der Einhaltung der bestehenden Fahrordnung durch die Fuhrwerke erhöhtes Augenmerk zu widmen; es ist zu hoffen, daß diese Bemühungen von Erfolg begleitet sind und daß der Fuhrwerksverkehr dadurch tatsächlich in geordnete Bahnen geleitet wird.

Von der k. k. Polizeidirektion wurde auch eine Belehrung für die Fußgeher ausgearbeitet, welcher mit Unterstützung des Magistrates die größte Verbreitung unter der Bevölkerung durch Verteilung in den Schulen ꝛc. verschafft wurde.

c) Benützung städtischen Straßengrundes durch Private.

Im Berichtsjahre wurden folgende Genehmigungen erteilt: Zur Herstellung von Gewölbsportalen mit Plachen 96, ohne Plachen 64, von Plachen allein 111, zur Anbringung von Schaukästen 339, von Gewölbslaternen 616.

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

Am Ende des Berichtsjahres war die Gemeinde Wien Abonnentin von 374 Fernsprechstellen mit 201 Nebenstationen. Die Zahl der Privattelephon- und Signalanlagen betrug 50.

Im Berichtsjahre wurde von der k. k. Post- und Telegraphenverwaltung die in großzügiger Weise geplante Ausgestaltung des Wiener Telephonnetzes insoferne in Angriff genommen, als das erste Teilstück der Kabelblockverbindungsleitung, die den Kern der inneren Stadt umspannen soll, fertiggestellt worden ist, und zwar die Strecke Maximilianstraße und Opernring bis zum Goethe-Denkmal. Die Länge der verlegten Kabelblockstrecke beträgt 0·501 km.

Mit diesen Arbeiten wurde ein Werk begonnen, das nach seiner Vollendung es ermöglichen soll, von 10 teils bereits bestehenden, teils zu errichtenden Hauptstellen aus für 100.000 Sprechstellen Ferngespräche zu vermitteln.

In längeren Verhandlungen wurden mit der k. k. Post- und Telegraphenverwaltung die Grundsätze vereinbart, welche bei Vornahme dieser, große Erdbewegungen erfordernden Kabelblocklegungen gelten sollen, damit die Interessen des Verkehres nicht allzusehr geschädigt werden.

Das Rohrpostnetz wurde um 0·058 km vergrößert, daher dessen Länge am Ende des Berichtsjahres 65·875 km beträgt.

Die staatlichen Kabelleitungen erfuhren eine Erweiterung um 8·575 km, somit betrug die Gesamtlänge der staatlichen Kabeltrassen 252·495 km.

Behufs Bewilligungen von Kabelblocklegungen, Bettungskabellegungen, Rohrpostanlagen, Aufstellung von Säulen und Dachständern ꝛc. wurden 98 kommissionelle Augenscheine und etwa 800 Einzelerhebungen vorgenommen.

Auf städtischen oder unter der Verwaltung der Gemeinde Wien stehenden Fonds- und Stiftungshäusern waren am Ende des Berichtsjahres 66 Kabelaufführungsobjekte und 191 Dachständer angebracht.

E. Öffentliche Uhren.

Die Turmuhr im XIX. Bezirke, Kahlenbergerdorf, wurde mit neuen Zifferblättern und einem neuen Triebwerke versehen, ferner wurden einige ältere Uhrwerke einer gründlichen Renovierung unterzogen.

Versuche mit Funkentelegraphie zum Betriebe eines Zentraluhrensystemes. — Der am 7. Dezember 1908 begonnene Probebetrieb wurde im Berichtsjahre fortgesetzt und es gelang durch zirka 14 Tage eine völlige Übereinstimmung in dem Gange der Uhren der Senderstation einerseits und jener der Empfangsstation andererseits zu erzielen; die Versuche wurden am 6. April abgeschlossen. Am 21. Juni wurde die Versuchsanlage durch Mitglieder des Gemeinderates besichtigt.

Mitteleuropäische Zeitrechnung.

In seiner Sitzung vom 2. April faßte der Gemeinderat nachstehende Beschlüsse:

1. Die Gemeindevertretung der Stadt Wien spricht sich dafür aus, daß vom 1. Mai 1910 angefangen in Wien für den gesamten Amts- und Geschäftsverkehr die mitteleuropäische Zeitrechnung eingeführt werde.

2. Zu diesem Zwecke ordnet die Gemeinde an, daß von diesem Tage an die Amtsstunden in allen städtischen Ämtern und Anstalten sowie die Geschäftsstunden, Fahrpläne ꝛc. in allen städtischen Betrieben nach mitteleuropäischer Zeit zu rechnen sind; weiters, daß sämtliche von der Gemeinde erhaltenen öffentlichen Uhren von dem genannten Tage nach mitteleuropäischer Zeit gerichtet und die städtischen Mittagszeichen nach dieser Zeit gegeben werden.

3. Die Gemeinde wendet sich sowohl an die Bevölkerung Wiens wie auch an alle Behörden und Anstalten mit dem Ersuchen, innerhalb ihres Wirkungskreises von dem bezeichneten Tage die mitteleuropäische Zeitrechnung einzuführen.

4. Die Gemeinde Wien teilt der k. k. n.-ö. Statthalterei und dem n.-ö. Landesausschusse diesen Beschluß mit dem Ersuchen mit, die Einführung der mitteleuropäischen Zeit vom genannten Tage in ganz Niederösterreich zur Durchführung bringen zu wollen.

5. Am nächsten Städtetage hat dieser Beschluß mit dem Ersuchen zur Kenntnis gebracht zu werden, daß auch in den Städten und anderen Kronländern des Reiches diese Zeitrechnung, insoweit dies nicht schon geschehen ist, zur Einführung gebracht werde.