

X. Verkehrswege und Verkehrsmittel.

A. Verkehrswege.

a) Gemeindeftraßen.

1. Straßen- und Platzbenennungen.

Im Berichtsjahre wurden neu benannt:

Im II. Bezirke: Mumbgasse, die neueröffnete Verkehrsader zwischen der Arnezhoferstraße und Stuverstraße nach dem langjährigen Mitgliede der Bezirksvertretung und seinerzeitigen Bezirksvorsteher Josef Mumb;

im III. Bezirke: Ditscheinergasse, der von der Invalidenstraße zur Landstraßer Hauptstraße führende Straßenzug, nach dem 1905 verstorbenen Professor der Wiener k. k. technischen Hochschule Dr. Leander Ditscheiner; Greilichgasse, Straßenzug, von der Invalidenstraße zum Frachtenmagazine führend, nach dem 1859 verstorbenen Krystallographen Dr. Wilhelm Greilich; Hyegasse, die von der Rüdengasse zur Petrusgasse am untern Ende der Reitschule vorüberführende Gasse, nach dem Universitätsprofessor und späteren Justizminister Anton Freiherrn von Hye-Blunek; Klopstein-Platz, der in der Mitte des auf den ehemaligen Rosenthalschen Gründen entstehenden Häuserblockes projektierte Platz, nach dem heldenmütigen, 1824 verstorbenen Obersten des Deutschmeister-Regimentes Anton Freiherrn Klopstein von Ennsbrück, welcher sich 1809 durch eine glänzende Waffentat hervortat; Schrottgasse, die von der Baumgasse zur Landstraßer Hauptstraße führende, parallel zur Petrusgasse verlaufende Gasse, nach dem 1888 verstorbenen Universitätsprofessor Dr. Josef Schrott; Wedlgasse, die von der Baumgasse längs der gedeckten Reitschule parallel zur Rüdengasse führende Gasse, nach dem 1891 verstorbenen hervorragenden Historiologen Dr. Karl Wedl; Weinlechnergasse, die zur Landstraßer Hauptstraße zu gelegene Verbindungsgasse zwischen Rüdengasse und Petrusgasse, nach dem 1906 verstorbenen Chirurgen Hofrat Professor Dr. Josef Weinlechner;

im IX. Bezirke: Gussenbauergasse, Straßenzug, von der Spittelauer Lände südwestlich zur projektierten Platzanlage führend, nach dem 1903 verstorbenen Rector magnificus der Wiener k. k. Universität, Hofrat Professor Dr. Karl Gussenbauer; Ingenhauszgasse, Straßenzug, von der Spittelauer Lände westlich zur projektierten

Platzanlage führend, nach dem 1788 verstorbenen Naturforscher und Arzte Jan J. Ingenhousz; Spittelauer Platz, projektierter Platz D, zwischen Nordbergstraße und Spittelauer Lände; Wasserburgergasse, Straßenzug, von der Nordbergstraße zur Spittelauer Lände führend, nach der 1871 verstorbenen Wohltäterin Therese Wasserburger; Tepsnergasse, vormalige Spittelauer Gasse, nach dem 1761 verstorbenen Wohltäter Johann Josef Edlen v. Tepsnern;

im XII. Bezirke: Elsniggasse, die zwischen den Häusern Dr.-Nr. 89 und 91 Breitenfurter Straße nach Südosten abzweigende Sackgasse nach dem ersten Lokalkaplan von Altmannsdorf, Johann Baptist Elsnigg; Sonnergasse, die zwischen den Häusern Dr.-Nr. 79 und 81 Breitenfurter Straße nach Südosten abzweigende Sackgasse, nach dem k. k. Waldmeister Sebastian Sonner v. Rottenberg;

im XIII. Bezirke: Baumgartner Höhe, Platz vor dem Hauptportale der n.-ö. Landes-Heil- und Pflegeanstalten „Am Steinhof“; Hanselmeyergasse, die projektierte Quergasse zwischen der Mazingstraße und Wattmangasse, beginnend beim Hause Wattmangasse 49 und endigend gegenüber der Friedhofskanzlei des Hiezinger Friedhofes, nach dem 1906 verstorbenen letzten Bürgermeister von Hiezing und ersten Vorsteher des XIII. Bezirkes Franz Hanselmeyer; Niederpointenstraße (Flurname), die zum Hauptportale der n.-ö. Landes-Heil- und Pflegeanstalten führende Straße; Ordeltpark, der von der Zennerstraße, Kendlstraße, Spallartgasse und Muthsamgasse im XIII. Bezirke umsäumte Park, nach dem 1908 verstorbenen, um die Bevölkerung Breitenfees hochverdienten f. e. geistlichen Räte Ferdinand Ordel; Raimannstraße, die vom Flößersteige senkrecht zum Hauptportale der n.-ö. Landes-Heil- und Pflegeanstalten führende Doppelstraße, nach dem um das Irrenwesen hochverdienten Arzte Dr. Johann Ritter von Raimann; Reizenpfeninggasse (Flurname), die an der Ostfront der n.-ö. Landes-Heil- und Pflegeanstalten vom Platzende bis zum Kesselhause der Anstalt führende Verkehrsader; Sanatoriumstraße, die vor dem Sanatorium der n.-ö. Landes-Heil- und Pflegeanstalten gelegene Straße; Spiegelgrundstraße (Flurname), die nächst der Flößersteigbrücke beginnende Zufahrtsstraße von den n.-ö. Landes-Heil- und Pflegeanstalten zur Straßenbahn; Versorgungsheimplatz, der trapezförmige Platz vor dem Hauptportale des Lainzer Versorgungsheimes; Volksgasse, die Parallelstraße zur Mazingstraße und Wattmangasse, vom Montecuccoliplatze nördlich zur Hanselmeyergasse führend, nach dem 1901 verstorbenen Ehrenbürger von Hiezing Georg Volk;

im XVIII. Bezirke: Marco d'Aviano-Platz, der zwischen Waldeck- und Scherffenberggasse geplante Platz, nach dem bekannten Kapuzinerprediger des Entsatzheeres im Jahre 1683, Marco d'Aviano; Rimplergasse, die südliche Parallelstraße zur Waldeckgasse, zwischen der Max Emanuel-Straße und der Scherffenberggasse, nach dem Leiter der technischen Verteidigungsarbeiten im Jahre 1683, dem Kriegsbauemeister Oberstleutnant Georg Rimpler; Severin Schreiber-Gasse, die nordwestliche Verlängerung der Spöttelgasse, von der Ecke Spöttelgasse und Littrougasse bis zur Einmündung in die Hafnauerstraße, nach Severin Schreiber, der durch seine Planierungstätigkeit die Schaffung des Türkenchanzparkes ermöglichte; Scherffenberggasse, die südlich zur Gersthofer Straße führende Straße, nach dem Grafen Friedrich Scherffenberg, der im Jahre 1683 das Infanterie-Regiment Scherffenberg befehligte; Türkenchanzstiege, die Stiegenanlage zwischen Waldeckgasse und Peter Jordan-Straße; Türkenchanzplatz, der an der Gersthofer Straße zwischen Parkstraße und Hafnauerstraße projektierte Platz; Würzingerergasse, die Quergasse zwischen der Pöckleinsdorfer

Straße und der verlängerten Hofegasse; Waldeckgasse, die westlich von der Max Emanuel-Straße an der Türkenchanzstiege vorbei zu einer geplanten Plazanlage führende Straße nach dem Fürsten Georg Friedrich von Waldeck, welcher 1683 die schwäbischen und fränkischen Truppen des Entsatzheeres befehligte;

im XIX. Bezirke: Borkowskigasse, die Gasse an der Ostseite des Döblinger Friedhofes, von der Peter Jordan-Straße zur Hartäckerstraße führend, nach dem 1905 verstorbenen Chefarchitekten und langjährigen Direktor des Wiener Cottagevereines, Karl Ritter von Borkowski; Fürfanggasse (Niedname), von der projektierten Brücke an der Hohen Warte westlich gegen Grinzing führend; Huleschgasse, von der verlängerten Haubenbiglgasse nördlich zur Fürfanggasse führend, nach dem 1906 verstorbenen, in humanitärer Beziehung hochverdienten Pfarrer von Döbling, Dr. Wilhelm Hulesch; Neydhartgasse, die oberhalb des Hauses Nr. 30 Hartäckerstraße nordwestlich zu einer an der Krottenbachstraße projektierten Plazanlage führende Gasse, nach dem 1877 verstorbenen Wohltäter Sebastian Neydhart; Redergasse, die zwischen der Hartäckerstraße und Peter Jordan-Straße gelegene Verkehrsader, nach dem 1882 verstorbenen Maler Michael Neder; Perntergasse, der Straßenzug, abzweigend von der Hohen Warte in gerader Linie zum Hause Nr. 17 des Aussichtsweges führend, nach dem 1848 geborenen und 1908 verstorbenen Direktor der k. k. Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik, Dr. Josef Maria Pernter, welcher sich durch wissenschaftliche Arbeiten auf diesem Gebiete hervorragend betätigte;

im XX. Bezirke: Adolf Schmidl-Gasse, die von der Brigittagasse südlich gegen den Sachsenplatz führende, derzeit erst auf die halbe Länge eröffnete Gasse, nach dem 1802 geborenen, 1863 verstorbenen lokalhistorischen Schriftsteller Adolf Schmidl;

im XXI. Bezirke: Genochplatz, der im Zuge der Stadlauer Straße, zwischen der Aspernstraße und Kadezkygasse projektierte Platz, nach dem verstorbenen langjährigen und verdienstvollen Bürgermeister von Stadlau Josef Genoch; Heideweg, der von den Häusern Dr.-Nr. 135 und 136 der früheren Donaustraße abzweigende und zum alten Mühlweg (neu Dückegasse) führende Weg, nach der Leopoldauer Heide, durch die er führt, benannt; Obergfellplatz, der im Zuge der Brauhausgasse, zwischen der Peter Kaiser-Gasse und der Gerstlgasse liegende Platz, nach dem Verteidiger der „Schwarzen Lachenau“ im Jahre 1809, Major Josef Obergfell, nachmaligen Freiherrn von Grechtler; Schliemanngasse, die zwischen der Franz Ziegler-Gasse (neu Fahrbackgasse) und Freytaggasse gelegene, am neuerbauten k. k. Staatsgymnasium in Floridsdorf vorüberführende Gasse, nach dem im Jahre 1890 verstorbenen Altertumsforscher Heinrich Schliemann; Winkingerodestraße, die von der Wagramer Straße nach Osten abzweigende, an der Südfront der Kaserne vorüberführende Gasse nach dem 1818 verstorbenen FML. Ferdinand Freiherrn von Winkingerode-Dhmfeld; Oberdorfstraße, die geradlinige Verlängerung der Breitenleer Straße (neu Hausfeldstraße), von der Rochuskapelle in Aspern (Straßenkreuzung) südlich zur Stadlauer Straße (neu Langobardenstraße) führend, nach dem heldenmütigen Kämpfer bei Aspern und Wagram, dem Obersten Ernst von Oberdorf.

Als Verlängerungen schon bestehender benannter Verkehrsadern wurden neu benannt:

im II. Bezirke: Wagramer Straße, Einbeziehung der Ragraner Reichsstraße in die Bezeichnung Wagramer Straße;

im III. Bezirke: Hießgasse, die Einbeziehung der geradlinigen Fortsetzung der Hießgasse von der Erdbergstraße Dr.-Nr. 29 a nordöstlich zur Geusaugasse führend;

Hingerstraße, von Dr.-Nr. 7 bis Dr.-Nr. 11; Rübeggasse, die Einbeziehung der geradlinigen Fortsetzung der Rübeggasse von der Erdbergstraße Nr. 19 nordöstlich zur Geusaugasse führend; Oberzellergasse, vom Rennweg bis zur verlängerten Almsch-gasse; Untere Viaduktgasse, die Verlängerung bzw. Einbeziehung in den bestehenden Gassenzug von der Marxergasse südwestlich zur Landstraße Hauptstraße führend, durch Parzellierung der Invalidenhausbaugründe entstanden;

im IV. Bezirke: Schelleingasse, die Verlängerung der Schelleingasse von 8 bis 10;

im VI. Bezirke: Hornboistelgasse und Gfrornergasse, die Verlängerung der Hornboistelgasse und Gfrornergasse von der Mollardgasse bis zur Ufergasse (bzw. Wienzeile);

im VIII. Bezirke: Lange Gasse, die Verlängerung zwischen Ufer Straße und Laudongasse über die Findelhausrealität;

im XII. Bezirke: Dörfelstraße, Fortsetzung der Dörfelstraße, abzweigend beim städtischen Kindergartengebäude in der Wilhelmstraße und diese Straße mit der Bierthaler- und Ignazgasse verbindend; Eibesbrunnergasse, die sogenannte verlängerte Steinackergasse, welche bei der Wienerbergstraße beginnt und beim Epidemiespitale vorüber, zwischen Meidlinger Friedhof und seiner Erweiterung bis zur Südbahntrasse führt; Rotenmühlgasse, die Einbeziehung der geradlinigen Fortsetzung, von der Schönbrunner Straße nördlich bis zur Wien führend, in die Bezeichnung Rotenmühlgasse;

im XIII. Bezirke: Bernbrunnungasse, die Verlängerung der Bernbrunnungasse durch Einbeziehung der Unter=St. Veiter Allee im XIII. Bezirke; Mitisgasse, die Einbeziehung des Gassenzuges, beginnend von der Hütteldorfer Straße bis zur Heinrich Collin=Gasse in die Bezeichnung Mitisgasse; Raschgasse, für das Verbindungsstück zwischen Auhofstraße bis zum Hause Dr.-Nr. 8; Vinzenz Heß=Gasse, Einbeziehung des westlich führenden Teiles der Raschgasse über die Gabelung hinaus bis zur Tiergartenmauer in die Bezeichnung Vinzenz Heß=Gasse;

im XVII. Bezirke: Seitenberggasse, die Einbeziehung der dormaligen Pasching-gasse, beginnend bei der Hernalser Hauptstraße und endigend an der Bezirksgrenze;

im XVIII. Bezirke: Hochschulstraße, die Einbeziehung des Straßenzuges, beginnend von der Genggasse und sowohl die derzeitige Lazaristengasse, als auch den erst im oberen Teile eröffneten Straßenzug zwischen Haizingergasse und Sternwartestraße umfassend; Hasenauerstraße, die Einbeziehung der westlichen Verlängerung der Hasenauerstraße bis zur Gersthofer Straße; Littrowgasse, die Einbeziehung der nördlichen Verlängerung der Littrowgasse bis zur Einmündung in die Hasenauerstraße; Sternwartestraße, die Einbeziehung der westlichen Verlängerung bis zur Einmündung in die Verlängerung der Spöttelgasse;

im XIX. Bezirke: Formanekgasse, die Einbeziehung der Verlängerung, nordwestlich zum projektierten Schulplaz führend; Haubenbiglstraße, die westliche Ausdehnung der Haubenbiglgasse bis zum projektierten Schulplaz; Hungerbergstraße, die Verlängerung der Hungerberggasse östlich bis zum projektierten Schulplaz.

Umbenannt wurden:

im I. Bezirke: Kaiser Wilhelm=Ring, früher Parkring, benannt nach dem Deutschen Kaiser Wilhelm II.;

im VII. Bezirke: Kellermannngasse, früher Schottenhofgasse, nach dem 1895 verstorbenen bekannten Wohltäter Georg Kellermann;

im IX. Bezirke: Brünnlbadgasse, früher Brünnlgasse; Gilgegasse, früher Brünnlmühlgasse;

im XII. Bezirke: Gaudenzdorfer Gürtel, der äußere, in das Gebiet des XII. Bezirkes fallende Teil des Margaretengürtels. (Der innere, in das Gebiet des V. Bezirkes fallende Teil des Margaretengürtels behält den Namen Margaretengürtel bei); Wurmbstraße, der zwischen der Pottendorfer Bahn und der Wienerbergstraße gelegene Teil der Meidlinger Hauptstraße nach dem 1907 verstorbenen, um den Bau der Alpenbahnen hochverdienten Eisenbahnbaudirektor Dr. Karl Wurmb;

im XIII. Bezirke: Gaheisgasse, der Teil der Raschgasse, welcher von der Einmündung der Vinzenz Heß-Gasse südlich zur Erzbischofsgasse führt, nach dem bedeutenden, 1811 verstorbenen Lokalhistoriker Franz de Paula Gaheis;

im XIX. Bezirke: Springriedelgasse, früher Springriedelweg (Heiligenstadt).

In diesem Zusammenhange sei auch der durch die Stadtratsbeschlüsse vom 23. März 1909, 3. Mai 1909, 29. Juli 1909 und 6. April des Berichtsjahres erfolgten Umbenennung, bezw. Neubenennung einer großen Anzahl von Verkehrsadern im XXI. Bezirke gedacht, welche zum größten Teile zwar schon im Jahre 1909 beschlossen, jedoch erst im Berichtsjahre tatsächlich durchgeführt wurde.

Umbenannt wurden:

Albengasse (in der ehemaligen Gemeinde Groß-Zedlersdorf) in Thomagasse, übertragen von der Thomagasse in Groß-Zedlersdorf, die in Trillengasse abgeändert wurde; Alleestraße (in der ehemaligen Gemeinde Stadlau) in Lange Allee; Alter Mühlweg (Leopoldau) in Dücke-gasse, nach dem Gemeinderate Friedrich Dücke, bezw. Josef Baumann-gasse, nach dem gewesenen Bürgermeister Josef Baumann; Aspernstraße (Aspern, Hirschstetten, Kagran und Stadlau) in Erzherzog Karl-Straße; Babenbergerstraße (Hirschstetten) in Volkragasse, nach Wolf von Volkra, Besitzer der Herrschaft Hirschstetten; Bahngasse (Stadlau) in Smolagasse, nach Josef Freiherrn von Smola, der nach der Schlacht bei Aspern zum Kommandeur des Maria Theresien-Ordens promoviert wurde; Bahnstraße (Hirschstetten) in Bernholzgasse, nach Christoph Freiherrn von Bernholz zu Bernwald, Aspernkämpfer; Boshgasse (Floridsdorf) in Anton Bosh-Gasse, nach Anton Bosh, Brauhausbesitzer in Zedleseer; Brauhausgasse (Floridsdorf) in Anton Dengler-Gasse, nach dem Besitzer des Zedleseer Brauhauses; Breitenleer Straße (Aspern) in Hausfelder Straße (Niedname); Breitenleer Straße (Hirschstetten) in Quadenstraße, nach dem Volksstamme der Quaden; Buchergasse (Floridsdorf) in Christian Bucher-Gasse, nach Christian Bucher, Ortsrichter in Zedleseer 1815—1836; Diepoldgasse (Kagran) in Schrickgasse nach Michael Puff aus Schrick, berühmter Lehrer der Wiener medizinischen Schule im 15. Jahrhundert; Dietmann-gasse (Floridsdorf) in Michael Dietmann-Gasse; Donaustraße (Aspern) in Bachgasse, nach dem Infanterie-Regimente Bach Nr. 15, das von Erzherzog Karl persönlich zum Sturme auf Aspern geführt wurde; Donaustraße (Floridsdorf) in „An der oberen alten Donau“; Ebersdorfer Straße (Kagran) in Meissauergasse, nach dem berühmten österreichischen Geschlecht der Meissauer; Eichengasse (Floridsdorf) in Peitlgasse, nach Bernhard Peitl, Propst von Klosterneuburg; Eipeldauer Straße (Groß-Zedlersdorf) in Frauenstiftgasse (Zedlersdorf gehörte früher zum Frauenstifte in Tulln); Erzherzog Karl-Gasse (Hirschstetten) in Barnhagengasse, nach dem Schriftsteller Karl Barnhagen von Ense, Aspern- und Wagram-Kämpfer; Eßlinger Straße (Aspern) in Groß-Engersdorfer Straße; Fabriksstraße (Stadlau) in Industriestraße; Feldgasse (Hirschstetten) in Spargelfeldstraße, nach der Lage; Feldgasse (Kagran) in Pogrelzstraße, nach Johann Pogrelz, Pfarrer in Kagran; Feldstraße (Aspern) in Wimpffengasse, nach dem F.-M. Maximilian Freiherrn von Wimpffen, Aspernkämpfer; Fischergasse (Kagran

und Stadlau) in Eduard Fischer-Gasse, nach Eduard Fischer, Bürgermeister von Hirschstetten; Florianigasse (Aspern) in Ehrensteingasse, nach Oberleutnant Josef Freiherr von Ehrenstein, Aspernkämpfer; Floridsdorfer Straße (Kagran und Leopoldau) in Donaufelder Straße; Floridusgasse (der unregulierte Feldweg in Floridsdorf) in „An der Schanze“; Freihofstraße (Kagran) in „Am Freihof“; Friedhofgasse (Floridsdorf) in Liesneckgasse, nach Franz Liesneck, ersten Lokalkaplan in Jedlesee; Gärtnerstraße (Stadlau) in Wiedgasse, nach Feldmarschall-Leutnant Friedrich Prinz zu Wied-Runkel, Aspernkämpfer; Gartengasse (Hirschstetten) in Anfanggasse, nach Kaspar von Anfang, Besitzer der Herrschaft Hirschstetten im 16. Jahrhundert; Gerasdorfer Straße (Leopoldau und Kagran) in Seyringer Straße; Grenzgasse (Leopoldau) in Ruthnergasse, nach dem Schullehrer Johann Ruthner; Grenzstraße (Hirschstetten und Stadlau) in Langobardenstraße, nach dem Volksstamme der Langobarden; Groß-Zedlersdorfer Straße (Leopoldau) in Siemensstraße, nach den Siemens-Werken; Hamerlinggasse (Floridsdorf) in Schenkendorfgasse, nach dem Dichter Max v. Schenkendorf; Hauptstraße (Aspern) in Siegesplatz; Hauptstraße (Floridsdorf) in Floridsdorfer Hauptstraße bezw. Brünner Straße; Hauptstraße (Hirschstetten) in Hirschstettener Straße; Hauptstraße (Kagran) in Kagraner Platz; Hauptstraße (Leopoldau) in Leopoldauer Platz; Hauptstraße (Stadlau und Hirschstetten) in Stadlauer Straße; Heidegasse (Floridsdorf) in Demmergasse, nach Bernhard Demmer, Direktor der Wiener Lokomotivfabrik; Herrengasse (Stadlau) in Schickgasse, nach der seit 100 Jahren ansässigen Familie Schick; Hirschstettener Straße (Aspern) in Aspernstraße; Hugergasse (Kagran) in Andreas Huger-Gasse, nach Andreas Huger, Pfarrer von Kagran; Jägergasse (Floridsdorf) in die Benennung Pilzgasse einbezogen; Jägerstraße (Kagran) in Markomannenstraße, nach dem Volksstamme der Markomannen; Johannessgasse (Aspern) in Wacquantgasse, nach Feldzeugmeister Johann Freiherrn von Wacquant, Aspernkämpfer; Jubiläumstraße (Kagran) in „Am langen Felde“; Rainzgasse (Kagran) in Steigenteschgasse, nach dem Schriftsteller und Aspernkämpfer August Freiherrn von Steigentesch; Kaiser Josef-Gasse (Hirschstetten) in Wurmbrandgasse, nach den Grafen Wurmbrand, Besitzern der Herrschaft Hirschstetten; Karl Ludwig-Straße (Stadlau) in Magdeburgstraße, nach Friedrich Freiherrn von Magdeburg, Aspernkämpfer; Kirchengasse (Kagran) in Schrottensteingasse, nach Georg Schröttl von Schrottenstein, Besitzer der Herrschaft Kagran; Kirchenplatz (Aspern) in Heldenplatz; Kirchenplatz (Floridsdorf) in Leopoldplatz; Kirchenplatz (Kagran) in St. Wendelin-Platz; Klostergasse (Stadlau) in Gemeindeaugasse; Kohlgasse (Floridsdorf) in Sebastian Kohlgasse, nach dem Ortsrichter Sebastian Kohl; Leopoldauer Reichstraße (Kagran und Leopoldau) in Wagramer Straße; Leopoldauer Straße (Groß-Zedlersdorf) in Siemensstraße nach den dortselbst gelegenen Siemens-Werken; Leopoldplatz (Floridsdorf) in Ringelseeplatz, nach dem um 1500 durch Überschwemmung zugrunde gegangenen Orte Ringelsee; Linke Eisenbahngasse (Floridsdorf) in Linke Nordbahngasse; Mühlgasse (Stadlau) in Bauergasse, nach der seit 200 Jahren in Stadlau ansässigen Familie Bauer; Neugasse und Gärtnergasse (Floridsdorf) in Kirchhoffgasse, nach dem Physiker Gustav Kirchhoff; Neugasse (Kagran) in Klenaugasse, nach dem General Johann Graf Klenau, Aspernkämpfer; Nordbahnhofplatz (Floridsdorf) in Nordbahnanlage; Nordwestbahnstraße (Floridsdorf) in „Am Nordwestbahnhof“; Obere Donaustraße (Kagran) in „An der oberen alten Donau“; Parkgasse (Hirschstetten) in „Am Krautgarten“; Plankengasse (Kagran) in Prandaugasse, nach Emanuel Hillebrandt v. Prandau, Besitzer

des Freihofes Ragran; Quergasse (Groß-Zedlersdorf) in Funfgasse, nach Johann Funf, ältester bekannter Schullehrer in Groß-Zedlersdorf; Kadecktgasse (Hirschstetten) in Hohenfeldgasse, nach Ferdinand Graf Hohenfeld, Besitzer der Herrschaft Hirschstetten; Rechte Eisenbahngasse (Floridsdorf) in Rechte Nordbahngasse; Rudolfsstraße (Floridsdorf) in Franklinstraße, nach Benjamin Franklin, Erfinder des Blitzableiters; Rüdigergasse (Floridsdorf) in Siegfriedgasse, nach dem vom König Heinrich III. im Jahre 1043 eingesetzten Markgrafen; Rüstongasse (Floridsdorf) in Josef Rüstongasse, nach Josef Rüston, Erbauer der Schiffswerfte in der Schwarzlackenau; Schiffstraße (Floridsdorf) in Fultonstraße, nach Robert Fulton, welcher 1807 das erste brauchbare Dampfboot baute; Schmidtgasse (Ragran) in Attemsgasse, nach Friedrich Graf Attems, Besitzer der Herrschaft Ragran; Schulgasse (Ragran) in Meißnergasse, nach Prof. Paul Meißner, Erfinder eines Heizsystems; Schulgasse (Hirschstetten und Stadlau) in Konstanziagasse, nach der Schwester Friedrich des Streitbaren, die sich 1234 hier mit dem Markgrafen von Meissen vermählte; Siemensstraße (Floridsdorf) in Steinheilgasse, nach Prof. Karl Steinheil, Schöpfer des österr. Telegraphenwesens; Spornstraße (Stadlau) in „An der unteren alten Donau“; Stadlauer Straße (Aspern) in Langobardenstraße, nach dem Volksstamme der Langobarden; Stadlauer Straße (Ragran) in Rugierstraße, nach dem Volksstamme der Rugier; Störckgasse (Floridsdorf) in Anton Störck-Gasse, nach dem Besitzer der Herrschaft Jedlese im 18. Jahrhundert, Anton Störck; Süßenbrunner Straße (Ragran) in Wagramer Straße; Tegetthoffstraße (Floridsdorf) in Stephensonsgasse, nach George Stephenson, Erfinder der Lokomotive; Thomagasse (Groß-Zedlersdorf) in Trillergasse, nach dem Hofkontrollor Andreas Triller; Thurmgasse (Aspern) in Bienefeldgasse, nach dem Major Wilhelm Josef von Bienefeld, Aspernkämpfer; Untere Donaustraße (Ragran) in „An der unteren alten Donau“; Vereinsstraße (Floridsdorf) in Theodor Körner-Gasse, nach dem Dichter Theodor Körner; Wallgasse (Ragran) in Josef Richter-Gasse, nach dem Wiener Lokalschriftsteller Josef Richter; Wiener Reichstraße (Ragran) in Wagramer Straße; Wurmsergasse (Floridsdorf) in Prießnitzgasse, nach Vinzenz Prießnitz, Begründer der Wasserheilkunde; Ziegelofengasse (Stadlau) in Stralehnergasse, nach dem Ortsrichter Gotthard Stralehner.

Neubenannt wurden:

Der nach Stadlau führende Feldweg in Aspern als Wulzendorfstraße nach dem früher bestandenen Orte Wulzendorf; die Parallelgasse zur Kantnergasse in Groß-Zedlersdorf als Johann Laufner-Gasse, nach dem Ortsrichter Johann Laufner; der obere Feuerrahonweg in Aspern als Reitergasse nach dem Gemeindeausschusse von Aspern Josef Reiter; die Parallelstraße zur Schloßhofer und Angererstraße in Floridsdorf als Zaunscherbgasse, nach dem Ortsrichter Josef Zaunscherb; die Gasse längs der Gemeindegrenze in Aspern als Hardegasse, nach dem Adelsgeschlechte des Grafen v. Hardegg; die Gasse auf den Schanzgründen in Hirschstetten als Hans Steger-Gasse, nach dem ältesten bekannten Herrschaftsbesitzer von Hirschstetten (15. Jahrhundert); die Parallelstraße zur Floridsdorfer Hauptstraße und Konrad Kraft-Gasse in Floridsdorf als Pichelwangergasse, nach dem Ortsrichter Math. Pichelwanger; die Parallelgasse zur Steinbrechergasse in Stadlau als Gerambgasse nach dem Schriftsteller und Obersten Freiherrn v. Geramb; die Quergasse zur Langobardenstraße als Markgraf Gerold-Gasse, nach dem von Karl dem Großen eingesetzten Grafen der Ostmark; die Quergasse zur Klosterstraße in Stadlau als Aribogasse nach dem Markgrafen Aribo (9. Jahrhundert); die Straße

zur Boraxfabrik in Stadlau als Cotramgasse, nach dem Grafen der Ostmark; der Straßenzug in Groß-Zedersdorf als Wannemachergasse nach dem Pfarrer Martin Wannemacher; der Weg an der Aspernstraße zum Schanzwerke XXIII in Aspern als Kapellenweg; der Untere Feuerrayonweg als Benjowskigasse nach dem Infanterieregiment Benjowski Nr. 31, in der Schlacht bei Aspern ruhmvoll beteiligt; die Verbindungsstraße vom Ostende Leopoldaus zur Wagramer Straße in Leopoldau als Seebaldgasse, nach dem Pfarrer Ivo Seebald bzw. Aberklaaer Straße, nach der Ortschaft Aberklaa; der Verbindungsweg vom Sazingerwege zur Leopoldauer Straße in Leopoldau als Töllergasse nach dem Amtmanne Georg Töller, endlich der Verbindungsweg vom Westende Leopoldaus nach Ragran als Eipeldauer Straße nach der Ortschaft Eipeldau.

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 14,023.221 m², wovon 10,209.140 m² auf Bahnhöfen, Plätze, Spiegel, Talus, Radfahrwege, Reitsteige u. und 3,814.081 m² auf Trottoirs und Gehwege entfallen.

Der Flächenzuwachs an Gemeindestraßen gegenüber dem Jahre 1909 betrug insgesamt 224.171 m² und ist durch die Eröffnung neuer sowie Verlängerung und Verbreiterung bestehender Straßen entstanden. Hierzu wird bemerkt, daß dieser Zuwachs sich nur auf solche Straßen bezieht, welche durch Beschotterung oder Pflasterung für den allgemeinen Verkehr benutzbar 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 im Berichtsjahre hervorzuheben:

im I. Bezirke: Die Asphaltierung in der Adlergasse, Lothringerstraße zwischen Schwarzenbergplatz und Daffingerstraße, Viberstraße, Falkestraße und Wollzeile zwischen Dominikanerbastei und Stubenring, die Erneuerung des Asphaltbelages am Graben und Rohlmarkt, die Herstellung eines Holzpflasters am Fleischmarkt vor Dr.-Nr. 16 und die Regulierungen in der Niemergasse, Jakobergasse und Gasse „An der Hülben“, die Herstellung von Trottoirs aus Basaltoidplatten am Schottenring, Franzensring und in der Schottengasse und die Regulierung des Platzes beim Liebenberg-Denkmal;

im II. Bezirke: Die umfangreiche Regulierung der Straßenzüge bei der neuen Ferdinandsbrücke, die Herstellung der Schüttelstraße von der Kaiser Joseph-Brücke bis zum Gassteig, die Straßenherstellungen in der Jungstraße, Feuerbachstraße und Schöngasse, die Umpflasterung der Praterstraße von der Aspernbrückengasse bis Dr.-Nr. 60 und der Kronprinz Rudolf-Straße von der Brücke bis Dr.-Nr. 11;

im III. Bezirke: Die Regulierung des Landstraßer Gürtels bei der neuen Brücke über die Wiener Verbindungsbahn, die Neupflasterungen in der Wasser-, Heß-, Regel- und Hansalgasse, die Herstellung eines Holzpflasters in der Marzergasse zwischen Vordere Zollamtstraße und Gigergasse, die Umpflasterung des Rennweges zwischen Reisknerstraße und Salesianergasse und in der Oberen Weißgärberstraße, die Straßenherstellungen in der Klimsch-, Stanislaus- und Schützengasse;

im IV. Bezirke: Die Herstellung eines Holzpflasters in der Allee-gasse zwischen Karlsplatz und Gußhausstraße, die Regulierung der Heugasse zwischen Plößl- und Theresianumgasse;

im V. Bezirke: Die Durchführung und Pflasterung des inneren Margaretengürtels zwischen Arndtstraße und Siebenbrunnengasse, die Neupflasterung des Bacherplatzes im Zuge der Spengergasse, die Regulierung der Wiedner Hauptstraße von Dr.-Nr. 123 bis Spengergasse, die Herstellung der Gassergasse von der Spengergasse bis Dr.-Nr. 29, die Umpflasterung der Wienstraße zwischen Franzens- und Rüdiger-gasse und der Reinprechtsdorfer Straße von der Fendi- bis Siebenbrunnensfeldgasse;

im VI. Bezirke: Die Regulierung der Magdalenenstraße vom Getreidemarkt bis zur Millöckergasse, die Herstellung eines Holzpflasters in der Marchettigasse vor der Oberrealschule, die Herstellung der Hornbostelgasse längs der gewerblichen Fortbildungsschule und die Umpflasterung des Getreidemarktes von der Papagenogasse bis zur Babenbergerstraße;

im VII. Bezirke: Die Holzpflasterung beim neuen Bezirksamte in der Hermann-gasse;

im VIII. Bezirke: Die Asphaltierungen in der Krotenthaller-, Kupfa- und Schönborn-gasse;

im IX. Bezirke: Der Neubau der Strudlhofstiege, der Umbau der Vereinsstiege, die Regulierung der Elisabethpromenade zwischen Pramer- und Seegasse und die Pflasterung in der Pramer-, See- und Röggergasse, die Regulierung der Fuchsthallergasse und die Holzpflasterung in der Glasergasse zwischen Rotenlöwengasse und Elisabethpromenade;

im X. Bezirke: Die Pflasterung der fast 4 km langen Laaer Straße vom Bürgerplatz bis zur Gemeindegrenze, die Asphaltierungen und Holzpflasterungen am Replerplatz, Replergasse und Gudrunstraße beim Amtsgebäude und bei der Schule, die Neupflasterung der Arsenalstraße vom Aufnahmsgebäude der Staatsbahn bis zum Landwehrwaffendepot, die Umpflasterung der Gudrunstraße von der Sonnleithnergasse bis zur Alzinger-gasse;

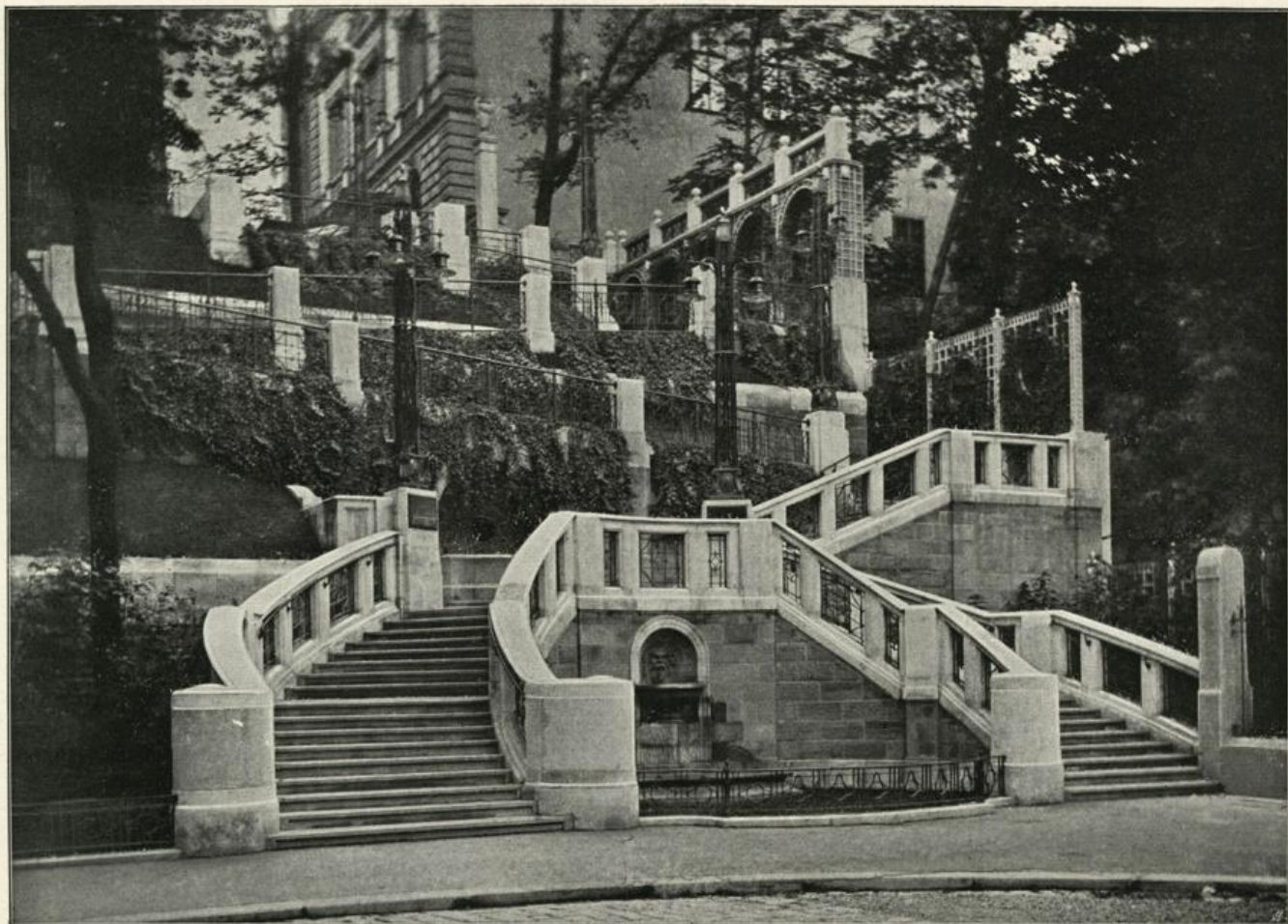
im XI. Bezirke: Die Regulierung des Enkplatzes bei der neuen Kirche, die Herstellung der Simmeringer Lände von den städtischen Elektrizitätswerken bis zur thermo-chemischen Anstalt und die Neupflasterung der Rinnböckstraße von der Kopal- bis zur Grindler-gasse;

im XII. Bezirke: Die Regulierung der Straßen bei der neuen Philadelphia-brücke und der Schönbrunner Straße von Dr.-Nr. 239 bis Meidlinger Hauptstraße, die Durchführung und Neupflasterung der Eichenstraße zwischen Gürtel- und Wolfgang-gasse, der Längenseldgasse zwischen Arndtstraße und Flurschützstraße und der Niederhofstraße zwischen Altmahergasse und Flurschützstraße;

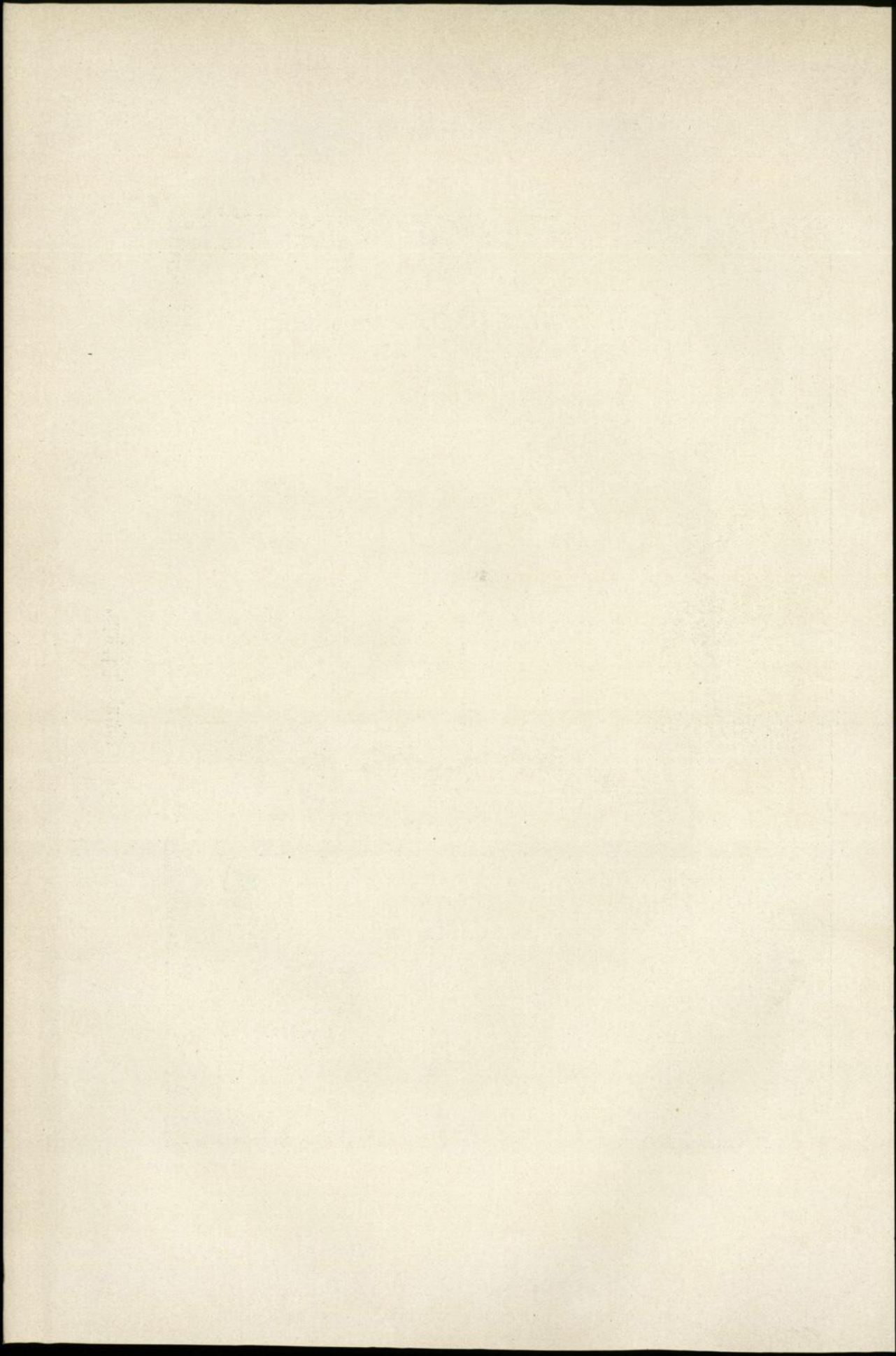
im XIII. Bezirke: Die Herstellung eines Basaltoidpflasters in der Schönbrunner Schloßstraße vom Hauptportale des Schönbrunner Schlosses bis zur Hiezingner Hauptstraße, die Regulierung von Teilstrecken der Speisinger Straße und Hadikgasse, die Herstellung der Testarellogasse und die Herstellung von Teermafadam (Teerolith) auf dem Platze vor der Schönbrunner Schloßbrücke;

im XIV. Bezirke: Die Neupflasterung der Meißelstraße zwischen Selzer- und Wurmsergasse und der Heinickegasse zwischen Sechshäuser Straße und Rauchfangkehrergasse;

im XV. Bezirke: Die Umpflasterung der Turnergasse von der Mariahilfer Straße bis zur Dingelstedtgasse, die Herstellung eines Holzpflasters in der Friesgasse vor der neuen Schule und die Neupflasterung der Hanglückgasse.



Strudelhofstiege.



im XVI. Bezirke: Die Pflasterungen in der Yppengasse zwischen Schellhammer- und Payergasse, in der Thaliastraße zwischen Montleart- und Steinhofstraße, in der Reinhartgasse zwischen Thalia- und Neulerchenfelder Straße, die Asphaltierung der Payergasse zwischen Huber- und Weyprechtgasse, die Herstellung eines Kleinpflasters in der Hasnerstraße, die Umpflasterung des äußeren Lerchenfelder Gürtels zwischen Herbststraße und Gablenzgasse und der Veronikagasse zwischen Schellhamnergasse und Ottaringer Straße, die Straßenherstellungen bei der neuen städtischen Schule in der Herbststraße, Roseggergasse und Landsteinerstraße;

im XVII. Bezirke: Die Straßenherstellungen bei der neuen Schule in der Heigerleinstraße;

im XVIII. Bezirke: Die Straßenherstellungen beim erweiterten Türkenschanzparke, die Neupflasterung in der Schopenhauerstraße zwischen Martinstraße und Leitermayergasse, die Regulierung des Straßenzuges Rathstraße, Neustift am Walde und Hameaufstraße, die Herstellung der Messerschmidtgasse zwischen Gersthofer Straße und Höhnegasse;

im XIX. Bezirke: Die Straßenherstellungen am Saarplatz, in der Peter Jordan-Straße zwischen Villrothstraße und Cottagegasse und in der Haubenbiglgasse, die Neupflasterung der Freihofgasse und die Inangriffnahme und teilweise Durchführung des Straßenbaues in der Krottenbachstraße zwischen Dr.-Nr. 114 und Agnesgasse;

im XX. Bezirke: Die Neupflasterungen in der Staudingergasse zwischen Jägerstraße und Wasnergasse, in der Wintergasse von der Greifeneckergasse bis Waldmüllergasse und von der Brigitta- bis Pappenheimgasse, in der Hellwagstraße von der Pasettistraße bis Nordwestbahn, in der Klosterneuburger Straße von der Leipziger Straße bis Dr.-Nr. 125, die Regulierung der Nordwestbahnstraße vor dem Nordwestbahnhofe, die Umpflasterung der Dresdner Straße zwischen Hellwag- und Stromstraße und die Regulierung des Kaiserplatzes vor dem Linienamtsgebäude;

im XXI. Bezirke wurden wegen Durchführung der Wasserrohrlegungen keine größeren Straßenbauten ausgeführt.

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 6,294.070 m², wovon 5,283.024 m² auf Bahnhöfen und 1,011.046 m² auf Gehwege entfallen.

Im Vergleiche zum Vorjahre hat somit das Ausmaß der beschotterten Bahnhöfen trotz des nicht unbedeutenden Zuwachses an neuen Schotterstraßen infolge der in größerem Maßstabe ausgeführten Pflasterungen eine Verminderung um 11.725 m² erfahren. Die Fläche der Gehwege hat sich gegen das Jahr 1909 um 9223 m² vermehrt. Die unter den ordentlichen Ausgaben verrechneten Kosten der Instandsetzung neu eröffneter Schotterstraßen, der Rekonstruktion bestehender Schotterstraßen und der ausgeführten Rinnfalle und Übergangspflasterungen in diesen Straßen haben 537.759 K betragen.

Erhaltung der Schotterstraßen.

Für die Erhaltung der Schotterstraßen wurden 199.276 m³ Schotter und Niesel sowie 7536 m³ Sand mit den Kostenbeträgen von 1,723.759 K, bzw. 63.837 K aufgewendet; hievon sind 13.187 m³ Gebirgsschotter und 2921 m³ Gebirgssand, welche

Materialien in eigener Regie im städtischen Steinbruche auf dem Grelberge gewonnen wurden (Regie- und Verführungskosten zusammen 100.997 K) sowie 5306 m³ Bientalschotter und Sand (gewonnen in eigener Regie aus den Staubbassins in Weidlingau mit einem Regie- und Fuhrkostenaufwande von 30.246 K) und 1438 m³ Gebirgsschotter vom städtischen Steinbruche Sievering mit den Verführungskosten von 3637 K.

Der Personalstand im städtischen Steinbruche auf dem Grelberge hat gegen das Vorjahr keine Veränderung erfahren. Die Schottergewinnung ist gegen das Präliminare um 2528 m³ zurückgeblieben; dies beruht darauf, daß trotz der im Frühjahr 1907 und im Herbst 1908 erfolgten Lohnregulierungen noch immer der gleiche Mangel an Arbeitskräften herrschte und daher die volle Ergiebigkeit des Bruches nicht ausgenützt werden konnte.

Die zur Verminderung der Staubbelästigung und der Straßenabnützung bereits seit einigen Jahren ausgeführten Teerungen von Fahrbahnen und Fußwegen wurden auch im Berichtsjahre in größerem Umfange vorgenommen.

Es wurden 13.945 m² Fahrbahnen und 51.720 m² Gehwege neu geteert. Außerdem wurden die Versuche mit der im Vorjahre in der Prater-Hauptallee im Bereiche des Pratersterns hergestellten Innenteerung, „Teermafadamisierung“, fortgesetzt und in ähnlicher Weise die Straßenfahrbahn vor dem Justizpalaste am Schmerlingplaz im I. Bezirke, die Seitenfahrbahn längs der Universität in der Universitätsstraße, die Fahrbahn vor den Häusern Dr.-Nr. 2 bis Dr.-Nr. 6 am Maximilianplaz im IX. Bezirke, die Fahrbahn in der Blattgasse zwischen der Heß- und Regelgasse im III. Bezirke und der Plaz vor der Schönbrunner Schloßbrücke nächst der Habikgasse im XIII. Bezirke als Teermafadamstraßen hergerichtet.

Das Gesamtausmaß der im Berichtsjahre ausgeführten Teermafadamstraßen betrug 5050 m².

Da sich diese Straßen derzeit noch in gutem Zustande befinden, wird beabsichtigt, 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 7.729.151 m², wovon 4.926.116 m² auf Fahrbahnen und 2.803.035 m² auf Trottoirs entfallen. Die gepflasterten Flächen betragen daher 55·12% der früher angegebenen Gesamtstraßenflächen.

Der Zuwachs an gepflasterten Fahrbahnen betrug 157.067 m², an Trottoirs 69.606 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 geräuschverminderndem Pflaster versehenen Fahrbahnen hat sich bei Asphaltstraßen um 10.320 m², bei Holzpflasterungen um 6741 m² erhöht.

Basaltoidpflasterungen wurden in der Hasnerstraße im XVI. Bezirke im Ausmaße von 1376 m², in der Schönbrunner Schloßstraße im XIII. Bezirke im Ausmaße von 7540 m² durchgeführt.

Das Gesamtausmaß an Basaltoidpflaster in Wien beträgt derzeit 9750 m².

Außerdem wurden auch größere Versuchspflasterungen mit Basaltoidplatten für Trottoirbefestigungen ausgeführt; es wurden mit diesen Platten am Schottenring, am Franzensring, in der Schottengasse und in der Babenbergerstraße Trottoire im Gesamtausmaße von zirka 1786 m² gepflastert.

Im Berichtsjahre beziffern sich die unter den ordentlichen Ausgaben verrechneten Kosten für die Neuherstellung gepflasterter Straßen mit 271.719 K, für Umpflasterungen mit 767.347 K und für kurrente Pflastererhaltung mit 1.695.164 K.

Außerdem wurden für Neupflasterungen und Straßenherstellungen auf Rechnung des Investitionsanlehens vom Jahre 1902 200.922 K, auf Rechnung des Investitionsanlehens vom Jahre 1908 2.050.815 K 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, Itzäl, Regen, Fürstenstein, Bilshofen und Patersdorf in Bayern, Zumberg, Pozar, Lititz und Stutsch in Böhmen Verwendung fanden.

Neues Granitsteinmaterial wurde für eine Gesamtfläche von 186.351 m², davon aus den städtischen Steinbrüchen in Oberösterreich für 36.040 m² verwendet, so daß 19·34% des Gesamt-Pflastersteinbedarfes aus den städtischen Brüchen gedeckt wurden.

Städtische Steinbrüche.

Der Personalstand im städtischen Steinbruche auf dem Ezelberge hat gegen das Vorjahr eine geringe Zunahme erfahren; es herrscht noch immer Mangel an geeigneten Arbeitskräften, um den Steinbruch voll auszunützen zu können, doch ist die Erzeugung verhältnismäßig gestiegen.

Behufs rascherer Dienstesabwicklung wurde dieser Steinbruch an das Staats-telephonnetz angeschlossen. Auch im Steinbruche selbst wurde ein Betriebs-telephonnetz eingerichtet.

Im städtischen Steinbruche in Siebering traten keine Veränderungen ein.

In den städtischen Steinbrüchen in Oberösterreich wurden die Abraumarbeiten, welche im Vorjahre mit einem Kostenbetrage von 38.000 K in Angriff genommen worden sind, beendet.

Bemerkenswert ist der Streik der Steinarbeiter im Mauthausener Granitgebiete, welchem sich ungefähr 2000 Arbeiter anschlossen. Auch die städtischen Steinbrüche blieben von der Streikbewegung nicht verschont, obwohl die Gemeinde Wien im Vereine mit den übrigen Granitwerksbesitzern freiwillig eine durchschnittliche 10%ige Lohnerhöhung bewilligte. Nach fast 14 tägiger Dauer endete der Streik mit der Annahme der freiwillig gewährten Lohnerhöhung und der neuen Arbeitsordnung, nach welcher die Kündigungsfrist abgeschafft wurde. Zu der letzteren Maßregel mußte aus Betriebs- und finanziellen Gründen geschritten werden, weil die Arbeiter durch Veranstaltung partieller Streiks eine geregelte Betriebsführung unmöglich machten.

Die städtischen Steinbrüche in Oberösterreich lieferten auch im Vorjahre verschiedene Steinmeharbeiten (Werkstücke) sowohl für den Bau der II. Hochquellenwasserleitung, als auch für verschiedene städtische Bauten in Wien.

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

Straßensäuberung.

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

Mit Rücksicht auf den Zuwachs von Straßenflächen erschien bloß eine Vermehrung der Betriebsmittel erforderlich.

Bemerkenswert ist die Übergabe der Straßensäuberung und Erhaltung seitens der Bezirksvorstehung im VIII. Bezirke an die zuständigen Ämter.

Im Fuhrwerksdepot des V. Bezirkes erfolgte der Wiederaufbau einer Wagenremise an Stelle der abgebrannten Reithalle.

Als Ersatz für das aufzulassende Fuhrwerksdepot II. Kronprinz Rudolf-Straße 40 wurden die Stallungen, Remisen samt Wohngebäude im XX. Bezirke, Salzachstraße 16—20 käuflich erworben.

Zu erwähnen wären noch die Versuche mit den Straßenwaschmaschinen nach System Hentschel in Berlin und Parsche & Weiße in Liesing behufs Ankaufes derartiger Reinigungsmaschinen.

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

Straßenbespritzung.

In der Art der Straßenbespritzung trat gegen das Vorjahr keine Veränderung ein.

Infolge von Eröffnung, bezw. Verbreiterung von Straßen trat ein Zuwachs von Bespritzungsflächen um 388.126 m² ein.

Auch im Betriebsjahre fanden weitere Rekonstruktionen von Faßwägen (mit Schleuderbrause in selbsttätige Spritzwagen) unter Anbringung der Spritzvorrichtung nach Kliesen-Teich statt.

An Staubbindemitteln wurden im Berichtsjahre verwendet: das „Epphygrit“ der Firma Adolf Biß & Cie. und das „Akonia“ der Firma „The Akonia Syndicate Limited“ im Gesamtkostenbetrage von 9000 K. Mit dem letzteren Staubbindemittel wurden auch Versuche bei Frostwetter angestellt.

Weitere Versuche betreffend Staubbindung wurden vorgenommen mit der Stauböl-Emulsion der Firma Nuphar & Cie.

Wegen Anschaffung eines Sprengautomobils bei der Firma Parsche & Weiße nach dem System Buch wurden Verhandlungen eingeleitet.

Hauskehrichteinsammlung.

In der Einsammlung und Abfuhr des Hauskehrichtes trat auch im Berichtsjahre keine wesentliche Änderung ein.

Auch im Vorjahre wurden der Gemeindeverwaltung verschiedene neuere Systeme teils in Plänen, Broschüren, Beschreibungen, teils in Modellen angeboten, bezw. demonstriert.

Eine Entscheidung über die Änderung in der Einsammlung, Abfuhr und Verwertung des Hauskehrichtes wurde bisher nicht gefällt, da die Vorarbeiten der Direktion der städtischen Elektrizitätswerke betreffend die Erbauung einer Rehricht-Verbrennungsanstalt noch nicht abgeschlossen sind.

b) Sonstige Straßen.

Bezüglich der im Gemeindegebiete bestehenden Straßen des k. k. Straßenärars sind zu erwähnen: Die Verlängerung des Vertrages mit dem k. k. Baubezirk Wien, betreffend die Säuberung der Linzer Reichsstraße, und die Übernahme der Säuberung der Ragnaner Reichsstraße im XXI. Bezirke seitens der Gemeinde Wien.

c) Eisenbahnen.

I. Lokomotivbahnen.

1. Allgemeines.

Seitens der Gemeinde Wien wurde beim k. k. Eisenbahnminister die Verfassung eines Generalprojektes für die Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes im XXI. Bezirke im Einvernehmen mit der Gemeinde Wien angeregt. Der k. k. Eisenbahnminister teilte mit, daß er zur einheitlichen Behandlung einer Reihe von Angelegenheiten, betreffend die Wiener Bahnhöfe die Einsetzung einer ständigen Kommission bei der Staatseisenbahnverwaltung veranlaßt habe, die aus der erforderlichen Anzahl von Funktionären der Direktionen der in Wien einmündenden Staatsbahnen, ferner der k. k. Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen und gegebenenfalls auch der Südbahn und der Eisenbahn Wien=Uspang bestehen wird. Dieser Bahnhofskommission wurde auch die von der Gemeinde angeregte Angelegenheit zur Behandlung überwiesen und die k. k. Nordbahndirektion als Vorsitzende dieser Kommission beauftragt, unverzüglich die einschlägigen Erhebungen, Studien und Arbeiten einzuleiten und hiebei das Einvernehmen mit der Gemeinde Wien zu pflegen.

Auf eine Anregung der Gemeinde Wien, die Ölfeuerung auf den Wiener Lokalstrecken der k. k. Staatsbahnen in Anwendung zu bringen, hat das k. k. Eisenbahnministerium mitgeteilt, daß ein diesbezüglicher Versuch durchgeführt werden wird, auf Grund dessen Ergebnis der Frage der Ölfeuerung für den Lokalverkehr gegebenenfalls nähergetreten werden wird.

Die Nachricht über eine angebliche Absicht der k. k. Staatsbahnverwaltung wegen Auflassung einer größeren Anzahl von Schnell- und Personenzügen hat die Gemeinde Wien veranlaßt, hiegegen Vorstellung beim k. k. Eisenbahnministerium zu erheben; dieses hat von der aus betriebsökonomischen Gründen in Erwägung gestandenen weitgehenden Einschränkung des Verkehrs der personenführenden Züge abgesehen, jedoch mitgeteilt, daß im Hinblick auf die finanziell ungünstige Lage der Staatseisenbahnverwaltung eine erhöhte Rücksichtnahme auf tunlichste Einschränkung der Betriebsausgaben notwendig und es daher nicht ausgeschlossen sei, daß der Verkehr einzelner besonders schlecht frequentierter Personenzüge eingestellt werden müßte.

2. k. k. Staatsbahnen.

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

Die Verhandlungen wegen Beseitigung der Niveaufreuzungen der Westbahn mit der Diesterweg-, Einwang- und Ameisgasse sowie der Verbindungsbahn mit der Lainzer Straße wurden im Berichtsjahre nachdrücklich fortgeführt und einem der Gemeinde günstigen Abschlusse nahe gebracht; zur Ausfertigung der bezüglichen Vereinbarung kam es jedoch nicht mehr.

Die Bauten für die Zulegung des 3. und 4. Gleises in der Strecke Hütteldorf—Purkersdorf wurden fortgesetzt; insbesondere kam die Verbreiterung des Bahnkörpers

zwischen der Station Hütteldorf und der Haltestelle Hütteldorf-Bad und die Brücke über den Halterbach zur Ausführung; an Hochbauten sind mehrere Wächterhäuser samt Nebenanlagen zu erwähnen.

Die Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums, zufolge der das Bahnunternehmen keine Verpflichtung zur Erhaltung des neuen Uferschutzes am Wienflusse nächst der Halterbachausmündung trifft, nahm der Gemeinderat mit dem Beschlusse vom 3. Juni zur Kenntnis.

An sonstigen Bauten kamen die Herstellung eines Auskunftsbureaus auf dem Westbahnhofe, die Verlängerung der Hofzugremise in der Station Penzing, ein großer Wasserturm in der Station Heiligenstadt, ein Magazin für militärische Zwecke sowie ein Gilgutabgabsmagazin am Franz Joseph-Bahnhofe und eine Wartehalle in der Haltestelle Speising zur Ausführung.

Bezüglich der von der Gemeinde beantragten Verlegung des Heizhauses und der Ölgasanstalt am Franz Joseph-Bahnhofe hat das k. k. Eisenbahnministerium mitgeteilt, daß der Umbau des Heizhauses im modernen Sinne durch Herstellung einer Zentraurauchabführung in Aussicht genommen ist und daß bereits eine Reihe von Maßnahmen teils projektiert, teils durchgeführt ist, durch welche die Verhältnisse günstiger gestaltet werden sollen.

Ein neuerliches Ansuchen der Gemeinde Wien um Verlegung der Ölgasanstalt Hütteldorf wurde vom k. k. Eisenbahnministerium abschlägig beschieden.

Die Errichtung einer Verbindungsbahn-Haltestelle Matzleinsdorf wurde seitens der Gemeinde neuerlich betrieben; die k. k. Staatsbahndirektion erklärte, von der Errichtung der Haltestelle derzeit absehen zu müssen, da die k. k. priv. Südbahngesellschaft mit Rücksicht auf ihre finanzielle Lage die gleichzeitig notwendige Umgestaltung der Gleisanlagen Wien—Meidling nicht durchführen könne. Die Gemeinde hat sich daher in dieser Angelegenheit an das k. k. Eisenbahnministerium gewendet.

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

In den Bereich der unter α) erwähnten Verhandlungen mit der k. k. Staatsbahnverwaltung wurde auch der Umbau der Nordbahnbrücke über die Angererstraße im XXI. Bezirke einbezogen, deren lichte Weite schon seit Langem nicht mehr den Anforderungen des Verkehrs entspricht; die Verhandlungen gelangten, wie oben gesagt, im Berichtsjahre nicht mehr zum Abschlusse.

An Bauten für eigene Zwecke wurden auf dem Wiener Bahnhofe die Vergrößerung des Kanzleilokales im Waghaufe V hergestellt und in der Lokomotivwerkstätte Floridsdorf außer den bereits im Vorjahre in Angriff genommenen Bauten verschiedene Ergänzungs-herstellungen durchgeführt.

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

An Bauten für eigene Zwecke kamen auf dem Wiener Bahnhofe ein Magazin für Telegraphenmaterial sowie 4 Stellwerkshütten und in Stadlau zwei Transformatorenräume zur Ausführung.

An Privatbauten sind zu erwähnen: auf dem Wiener Bahnhofe die Vergrößerung des Riegelwandgebäudes der Firma Glattauer & Schlesinger, in Stadlau ein Schuppen der Metall-Brikett-Industriegesellschaft.

Die Entscheidung über den weiteren Bestand der Konzession für die Schlepfbahn zum ehemaligen Erdberger Gaswerke wurde seitens der Gemeinde Wien mit Rücksicht auf ihre Verhandlungen mit der Donauregulierungs-Kommission, betreffend den Umschlagplatz auf der Erdberger Lände, neuerlich betrieben. Das k. k. Eisenbahnministerium hat diesbezügliche Erhebungen veranlaßt; die erbetene Entscheidung ist aber im Berichtsjahre nicht gefallen.

d) In der Verwaltung der k. k. Nordwestbahndirektion.

Bereits im Jahre 1906 brachte die k. k. priv. österr. Nordwestbahn das Projekt eines Pumpenhauses samt zugehöriger Wasserleitung für die Speisung der Zugförderungsanlagen am Wiener Bahnhofe zur politischen Begehung. Da nach diesem Elaborate die Weiterführung der längs des Donaukanales projektierten Ländestraße unmöglich gewesen wäre, erhob die Gemeinde gegen die Konsentierung dieses Projektes Einwendung. Im Verhandlungswege wurde erreicht, daß das Druckwerk weiter stromaufwärts unter Berücksichtigung der vom Gemeinderate genehmigten Baulinien errichtet wird. Zu diesem Behufe wurde zwischen der k. k. Nordwestbahndirektion, dem Chorherrenstifte Klosterneuburg und der Gemeinde Wien ein Grundkauf- und Tauschvertrag abgeschlossen, der mit Stadtratsbeschuß vom 6. Mai 1908 die Genehmigung erhielt. Durch diese Transaktion wurde die seinerzeitige Durchführung der Ländestraße ermöglicht. Für das geänderte Projekt wurde bei der politischen Begehung am 13. Mai 1910 nach Annahme der von der Gemeinde gestellten Bedingungen der Baukonsens erteilt.

An weiteren Bauten für eigene Zwecke kamen Anbauten an das Heizhaus sowie die Adaptierung einer Wagenhalle für Bureauzwecke zur Durchführung.

Es ist ferner besonders zu erwähnen, daß im Berichtsjahre auf dem Wiener Frachtenbahnhofe eine ausgedehnte Kanalisationsanlage hergestellt und hiedurch eine wesentliche Verbesserung der sanitären Verhältnisse erzielt wurde.

3. Wiener Stadtbahn.

Die Durchführung der Grenzregulierung im Eisenbahnbuche wurde fortgesetzt.

Im Laufe der letzten Jahre waren zwischen der Kommission für Verkehrsanlagen und der Gemeinde Wien verschiedene Streitfragen entstanden, die nach langwierigen, bereits im Vorjahre begonnenen Verhandlungen durch das Übereinkommen vom 11. Februar 1910 in einem für die Gemeinde günstigen Sinne erledigt wurden. Dieses erhielt am 11. Februar 1910 die Genehmigung der Kommission für Verkehrsanlagen und am 22. März 1910 die des Gemeinderates; es hat folgenden Wortlaut:

A. Wiener Stadtbahn.

Artikel I.

Die Kommission für Verkehrsanlagen, im folgenden kurz als „Kommission“ bezeichnet, anerkennt, daß Art. II, Absatz 3 und 4 des Protokolles vom 19. April 1898 und Art. IV des Protokolles vom 21. April 1903 auch auf Wartehallen und sonstige leicht entfernbare Hochbauobjekte der städtischen Straßenbahnen, auf derartige Hochbauobjekte der städtischen Elektrizitätswerke und auf städtische Kanalleitungen anzuwenden sind.

Artikel II.

So wie dies bisher schon bei einer Anzahl von Grundstücken der Stadtbahn geschehen ist, wird die Kommission auch noch an anderen derartigen Grundstücken die Servitut der Benützung für öffentliche, insbesondere Kommunikationszwecke im Sinne der Übereinkommen vom 19. April 1898 und 21. April 1903, ferner des vorhergehenden Artikels zugunsten der Gemeinde bestellen, soweit letztere dessen bedarf und Interessen des Stadtbahnunternehmens nicht entgegenstehen. Die Grundstücke werden im beiderseitigen Einvernehmen ermittelt.

Artikel III.

Die Kommission wird von Fall zu Fall auf Verlangen der Gemeinde und auf deren Kosten die in Straßen- oder Gartenanlagen eingesezten Grenzsteine der Stadtbahn entfernen und die betreffenden Grenzen im Einvernehmen mit der Gemeinde anderweitig beurkunden lassen.

Artikel IV.

Über die Benützung ihres zur Stadtbahn gehörigen Eigentumes für städtische Zwecke wird die Kommission mit der Gemeinde einen einzigen nach dem Muster des Reverses der städtischen Straßenbahnen vom Juli 1906 (Z. 64.007 ex 1906 der k. k. Staatsbahndirektion) verfaßten Revers und einen pauschalirten Anerkennungsziins vereinbaren und beide unverändert auch für jede neu hinzutretende Benützung gelten lassen; doch entfällt ihre Anwendung, wo besondere Vereinbarungen bestehen oder noch getroffen werden.

Jede dem Reverse unterliegende Benützung des Eigentumes der Kommission ist in ein Verzeichnis aufzunehmen, das nach je fünf Jahren über Verlangen eines Vertragsteiles behufs Evidenzhaltung zu revidieren ist.

Revers sowie Anerkennungsziins finden keine Anwendung, wenn die Gemeinde eine Sache benützen will, woran der Kommission selbst nur eine Servitut zusteht.

Es bleibt der Gemeinde unbenommen, statt des Benützungsrechtes nach dem ersten Absatze eine Servitut zu erwirken.

Artikel V.

Die Kommission bezahlt der Gemeinde einen Betrag von 50.000 K, wogegen sie von allen Trottoirpflasterungen entlang den derzeit bestehenden Stadtbahnlirien enthoben wird; der Entscheidung der gleichen Rechtsfrage für künftige etwa zu erbauende Stadtbahnlirien wird hiedurch nicht vorgegriffen.

Von obigem Betrage erhält die Gemeinde im Jahre 1910, und zwar binnen einem Monate nach Abschluß dieses Übereinkommens 20.000 K und in den Jännermonaten der Jahre 1911, 1912 und 1913 je 10.000 K.

Artikel VI.

Die Kommission wird die von der Gemeinde geplante Erhöhung der Straßenstühmauern an der Wienzeile im V., XII. und XIII. Bezirke und die Mauern längs des Stadtbahneinschnittes im Türkenstanzparke durch die k. k. Staatsbahndirektion zwar auf Rechnung der Gemeinde ausführen lassen, die hergestellten Mauern, Mauerteile und Geländer aber auf ihre Kosten erhalten.

Artikel VII.

Die Kommission überläßt der Gemeinde Wien:

- a) die Kat.-Parz. 1054 und 1055, Währing, sowie 1036/2 und 1036/4, IX. Bezirk, gegen ein Entgelt von 800 K;
- b) die Kat.-Parz. 1708 und 1676, IX. Bezirk, gegen ein Entgelt von 5000 K;
- c) den Teil der Kat.-Parz. 49/B, Ruffsdorf, der zwischen der Grinzinger Straße, der Ruthgasse und der Verbindungskurve vom Heiligenstädter Bahnhofe zur Donauuferbahn gelegen ist und ein Ausmaß von etwa 210 m² hat, gegen ein Entgelt von 2100 K;
- d) die Kat.-Parz. 1102/1, Einl.-Z. 1088, Ober-Döbling, gegen ein Entgelt von 1000 K;
- e) den zur Eröffnung der Kaiserstraße am rechten Wienflußufer erforderlichen Teil der Katastral-Parzelle 1276, Einl.-Z. 1231, V. Bezirk, im Ausmaße von etwa 216 m² gegen ein Entgelt von 18.000 K; darin ist die Entschädigung sowohl für die durch die Abtretung bedingten Adaptierungen als auch für eine Mauer inbegriffen, womit die Kommission den ihr bleibenden Teil der Realität gegen die Kaiserstraße abzufrieden verpflichtet ist. Diese Vereinbarung wird erst über Verlangen der Gemeinde vollzogen; sie entfällt, wenn die Gemeinde binnen sechs Monaten, vom Abschlusse dieses Übereinkommens an, die ganze Liegenschaft Einl.-Z. 1231, V. Bezirk, von der Kommission erwirbt.

Jedes unter a) bis e) festgesetzte Entgelt stellt einen Pauschalbetrag dar.

Die unter a), b) und c) bezeichneten Grundstücke werden in das Verzeichnis für öffentliches Gut übertragen, die unter d) und e) angeführten der Gemeinde als grundbücherliches Eigentum zugeschrieben.

Die Kommission behält sich bei sämtlichen unter a) bis e) erwähnten Grundflächen an einem 2½ m breiten Schutzstreifen entlang der Bahn die Servitut der jederzeitigen und uneingeschränkten Benützung zu Bahn-Betriebs- und -Erhaltungszwecken auf die Dauer des Bestandes der Bahnanlage vor.

Ferner überläßt die Kommission der Gemeinde den außerhalb der geplanten Baulinie der Deutschordensstraße gelegenen Teil der Kat.-Parz. 271, Hacking, im Ausmaße von ungefähr 22 m² als öffentliches Gut, wogegen ihr die Gemeinde den innerhalb derselben Baulinie gelegenen Teil der Kat.-Parz. 238/1, Hacking, im Ausmaße von etwa 41 m² in das grundbücherliche Eigentum übergibt. Hierbei wird die Kommission auf ihre Kosten das richtige Niveau der von ihr abzutretenden Grundfläche herstellen und deren Einfriedung versehen, sobald es die Gemeinde verlangt.

Artikel VIII.

Die Kommission wird die Einpflanzung der Kat.-Parz. 1332/2, Einl.-Z. 1632, im IX. Bezirke (am rechten Ufer des Donaukanals) entfernen und unter Wahrung ihres Eigentumsrechtes dieses Grundstück, solange sie dessen nicht selbst bedarf, dem öffentlichen Verkehre frei halten.

Artikel IX.

Die Gemeinde wird der Kommission an den Kat.-Parz. 253 und 240, Hacking (öffentliches Gut), ohne Vergütung eine Servitut einräumen, wonach auf diesen Parzellen vier Einsteigschächte der zur Entleerung des Schloßbergreservoirs bestimmten Leitung hergestellt, erhalten und benützt werden dürfen.

Dadurch wird die Gemeinde nicht gehindert, auch in Zukunft die Rechtsanschauung zu vertreten, daß sie in derartigen Fällen nach dem Programme für die Ausführung der öffentlichen Verkehrsanlagen in Wien zu einem solchen Zugeständnisse nicht verpflichtet ist.

Artikel X.

Die Gemeinde bezahlt der Kommission und der k. k. Staatsbahnverwaltung, beiden zuhanden der k. k. Staatsbahndirektion Wien, eine Pauschalvergütung von 3000 K

- a) für die Kosten der Vorkehrungen, die schon bisher getroffen worden sind, um schädliche Wirkungen der für die städtischen Straßenbahnen hergestellten Stromzuführungsanlagen auf die Schwachstromleitungen der Wiener Stadtbahn, der Wiener Verbindungsbahn und der k. k. Staatsbahnen hintanzuhalten;
- b) für die Kosten derartiger in Zukunft noch zu treffender Vorkehrungen, vorausgesetzt, daß die bezüglichlichen städtischen Straßenbahnlinien beim Abschlusse dieses Übereinkommens bereits konzeffioniert waren;
- c) für die Kosten der Instandhaltung der unter a) und b) bezeichneten Vorkehrungen.

Die Gemeinde wird der Kommission und der k. k. Staatsbahnverwaltung die Bewilligung erteilen, öffentliches Gut der Gemeinde für oberirdische Schwachstromleitungen der Wiener Stadtbahn und der k. k. Staatsbahnen ohne Entgelt zu benützen, wenn dem nach dem Ergebnisse der in jedem einzelnen Falle durchzuführenden Verhandlung keine öffentlichen, darunter auch schönheitlichen Rücksichten entgegenstehen oder die zu deren Wahrung gestellten Bedingungen erfüllt werden. Keinesfalls dürfen solche Schwachstromleitungen die Gemeinde bei der Benützung öffentlichen Gutes für ihre eigenen Zwecke hindern oder mit Kosten belasten, es sei denn, daß Artikel III des Übereinkommens vom 21. April 1903 Anwendung findet.

Nach den vorbezeichneten Gesichtspunkten werden auch derartige schon bestehende Schwachstromleitungen zu prüfen und, wenn hienach zulässig, zu bewilligen sein.

Artikel XI.

Die k. k. Staatsbahnverwaltung wird die vorgeschriebene Revision des Kleistgassen- und des Richardgassensteiges sowie der Landstraße Gürtelbrücke — der letzteren aber nur, solange darüber keine Straßenbahnlinie führt — im Einvernehmen mit der Gemeinde und auf deren Kosten besorgen.

Artikel XII.

a) Zur Erhaltung und Reinigung des Überbaues der Fleischbrücke über den Hauptzollamtsbahnhof werden die Kommission und die k. k. Staatsbahnverwaltung an beiden Seiten der Brücke Stege mit keiner größeren als der für diesen Zweck nötigen Tragfähigkeit samt Ausstiegen anbringen und die hiedurch auflaufenden Kosten bis zum Betrage von 13.000 K bestreiten. An Mehrererfordernissen oder Erparungen, die gegenüber diesem Betrage erzielt werden, nimmt die Gemeinde zur Hälfte teil.

Die Kosten, welche die durch die Stege bedingte Verstärkung der Brückenkonstruktion erfordert, tragen die Kommission und die k. k. Staatsbahnverwaltung allein.

Das Projekt für die Stege ist im Einvernehmen mit der Gemeinde festzustellen.

Die Kommission und die k. k. Staatsbahnverwaltung werden auf ihre Kosten die Fleischbrücke bis zur Pflasterunterkante erhalten — Tragkonstruktion und Stege mitinbegriffen — und die Brückenrevisionen besorgen, während die Gemeinde den Überbau der Fleischbrücke auf ihre Kosten innen und außen erhält und reinigt.

b) Die Kommission wird:

1. die beim Umbaue des Hauptzollamtsbahnhofes errichtete Stützmauer der Großmarkthalle sowie die gegen den Bahnhof zu gerichteten Fassaden der Abschlußmauern der Kühlanlage auf ihre Kosten erhalten;

2. die Fassaden der Großmarkthalle gegen den Hauptzollamtsbahnhof zu auf Kosten der Gemeinde und im Einvernehmen mit ihr erhalten;

3. dafür sorgen, daß die Benützung der bestehenden oder in Zukunft hergestellten Fenster der Großmarkthalle nicht beeinträchtigt werde;

4. den Gemeindeorganen jederzeit das Betreten der Bahnanlage zum Zwecke der der Gemeinde obliegenden Erhaltung der Marzgerbrücke (Bahnparzelle 3204/7, III. Bezirk) gegen Beobachtung der bahnpolizeilichen Vorschriften gestatten, woraus aber der Kommission weder unmittelbar noch mittelbar Auslagen erwachsen dürfen; ferner ist die Kommission

5. damit einverstanden, daß im Artikel V des Vertrages vom 8. Oktober 1901/25. Juli 1903, betreffend die Herstellungen bei der Kühlanlage in der Großmarkthalle, die Worte „binnen 14 Tagen“ durch die Worte „binnen angemessener Frist“ ersetzt werden.

c) Die k. k. Staatsbahnverwaltung wird:

1. den Bestand und die Benützung der Fleischbrücke, insoweit sie über der Kat.-Parz. 877/1, III. Bezirk, liegt, für Marktzwecke dulden;

2. den Bestand, die Abänderung und die Erhaltung der auf den Kat.-Parz. 877/1 und 382, III. Bezirk, befindlichen Markthallenteile sowie ihre Benützung für Marktzwecke dulden; ferner gesteht sie

3. der Gemeinde unentgeltlich das Recht zu, die Perrons längs der beiden Markthallen und unter der Landstraßer Hauptstraßenbrücke gegen Beobachtung der bahnpolizeilichen Vorschriften zu betreten, sie zur Beladung und Entladung der Waggons, zu sonstigen Marktzwecken und zu den Erhaltungsarbeiten für die Markthallen (einschließlich der Gerüstaufstellung) zu benützen, wogegen die Gemeinde (ohne weitere Ausstellung eines Reverses) für alle der k. k. Staatsbahnverwaltung hiedurch erwachsenden Schäden haftet; die k. k. Staatsbahnverwaltung wird ferner

4. dafür sorgen, daß die Benützung der bestehenden oder in Zukunft hergestellten Fenster der Markthallen nicht beeinträchtigt werde;

5. den Perron längs der Fleischhalle sowie das dazu gehörige Dach im Einvernehmen mit der Gemeinde erhalten und reinigen und den Gemeindeorganen das Betreten der Bahnanlage zum Zwecke der der Gemeinde obliegenden Erhaltung und Reinigung des Perrons längs der Viktualienhalle samt dem dazu gehörigen Dache und dem Perron unter der Landstraßer Hauptstraßenbrücke gestatten;

6. den Gemeindeorganen jederzeit das Betreten der Bahnanlage zum Zwecke der Erhaltung der Marzgerbrücke (Bahnparzellen 382 und 91/1, III. Bezirk) gegen Beobachtung der bahnpolizeilichen Vorschriften gestatten, woraus aber der k. k. Staatsbahnverwaltung weder unmittelbar noch mittelbar Auslagen erwachsen dürfen;

7. gestatten, daß die Gemeinde die Beatrix-, Ungargassen-, Landstraßer Hauptstraßen-, Zollamts- und Marzgerbrücke sowie die in der Invalidenstraße liegenden Bahngrundstreifen nächst der Ungargasse und Marzgerbrücke für öffentliche, insbesondere Kommunikationszwecke benütze;

8. der Gemeinde die in den Heumarkt und die Linke Bahngasse fallenden Teile der Kat.-Parz. 877/1, III. Bezirk, den in die Marzergasse fallenden Teil der Kat.-Parz. 91/1, III. Bezirk, sowie die in die Untere Viaduktgasse fallenden Kat.-Parz. 375 und 377, III. Bezirk (jezt Teile der Kat.-Parz. 91/1, III. Bezirk), als öffentliches Gut abtreten;

9. mit tunlichster Beschleunigung im Hauptzollamtsbahnhofe ein Dienstgebäude mit dem beiläufigen Kostenersfordernisse von 28.000 K errichten und die von ihr gemieteten, unter der Landstraßer Hauptstraßenbrücke gelegenen Räumlichkeiten sowie das hallenseitig gelegene, derzeit als Parteienraum der bahnmächtigen Klasse benützte Lokal der Viktualienhalle im jetzigen Zustande zurückerstatten; endlich

10. einen Beitrag der Gemeinde zu den Kosten des bahnmächtigen Dienstes für die Viktualienhalle nicht mehr beanspruchen.

d) Die Gemeinde übernimmt dagegen folgende Leistungen:

1. Sie bezahlt für die Grundabtretung [c], Punkt 8] und als Beitrag zu den Kosten des Dienstgebäudes [c], Punkt 9] einen Pauschalbetrag von 23.000 K;

2. sie gesteht zu, daß die von der k. k. Staatsbahndirektion derzeit zur Abwicklung des Güterverkehrs benützten Räume in der Viktualienhalle (Protokoll vom 20. Jänner 1905) in Zukunft auch für allgemeine Bahnzwecke verwendet werden, ohne daß aber hiedurch die Tätigkeit der Bahn- oder Gemeindeorgane für den Betrieb der Markthalle beeinträchtigt werden darf;

3. sie wird der k. k. Staatsbahndirektion in der Viktualienhalle Räume für einen Magazinsbediensteten und für ein Depot unbezogen lagernder Güter unentgeltlich zur Verfügung stellen (Protokoll vom 26. Oktober 1909);

4. sie wird die Kosten der Adaptierungen tragen, die durch die gegenseitige Abtretung der unter c, Punkt 9, und d, Punkt 3, bezeichneten Räume in der Viktualienhalle notwendig werden.

e) Alle in diesem Artikel enthaltenen Verpflichtungen werden bücherlich sichergestellt, soweit dies gerichtlich bewilligt wird.

Artikel XIII.

Die Kommission stimmt zu:

a) dem Projekte des Stadtbauamtes für die Regulierung der Wienzeile vom Sechshäuser Gürtel bis zur Kobingerasse,

b) der mit dem Gemeinderatsbeschlusse vom 12. April 1901, Z. 2856, bestimmten Baulinie für die Straße längs der Gürtellinie zwischen der Harthäusergasse und der Kobingerasse.

Die Gemeinde wird von der Ausführung des unter a) bezeichneten Projektes die Kommission behufs Kündigung und Räumung der vermieteten Grundflächen rechtzeitig verständigen.

Artikel XIV.

Unbeschadet ihres Eigentumsrechtes erklärt sich die Kommission mit der von der Gemeinde geplanten Baumpflanzung auf der Kat.-Parz. 1329/3, II. Bezirk, am Praterstern zwischen der Hauptallee und der Ausstellungsstraße einverstanden; wird das Grundstück für Bahnzwecke benötigt, so hat die Gemeinde die Bäume zu entfernen.

Überdies räumt die Kommission der Gemeinde auf die obgedachte Katastral-Parzelle ein grundbücherlich sicherzustellendes Vorkaufsrecht ein.

Artikel XV.

Die Kommission vergütet der Gemeinde für die Pflasterungen auf dem Karlsplatz, in der Vorderen Zollamtstraße, in der Wienzeile zwischen der Wiedner Hauptstraße und der Schleismühlgasse, in der Wiedner Hauptstraße von der Friedrichstraße bis zur evangelischen Schule sowie in der Technikerstraße einen Gesamtbetrag von 29.568 K 14 h, worin der Regiebeitrag inbegriffen ist.

Artikel XVI.

Von den Auslagen, welche die Kommission bei der nach dem Übereinkommen vom 21. April 1903 gepflogenen Abrechnung für die Verstärkung der Stadtbahndecke im Zuge der Dominikanerbastei zu ihren Gunsten abgezogen hat, anerkennt die Gemeinde den Regiebeitrag von 2478 K; demnach wird ihr aus dieser Abrechnung noch ein Restbetrag von 250 K 78 h rückvergütet.

Ferner wird die Kommission die noch ausstehenden Arbeiten über der Donaukanallinie im Zuge der Dominikanerbastei (Pflasterung, Auswechslung der Geländer u. dgl.) auf ihre Kosten ausführen lassen; sodann wird die Kommission die Mauerabdeckung und die Geländer erhalten, während die Gemeinde die Erhaltung des Asphaltpflasters und der Randsteine soweit übernimmt, als es für den Fußgängerverkehr notwendig ist. Für Mängel an dem Pflaster, die durch Mängel an der Stadtbahndecke entstehen, kommt jedoch die Kommission auf.

Artikel XVII.

Die Gemeinde verzichtet auf die der Kommission obliegende Herstellung des Trottoirs bei der Haltestelle Elisabethpromenade, wogegen die Kommission einen Ersatz für die Altmaterialien, die anlässlich der Regulierung der Elisabethpromenade und der Umlegung des Trottoirs bei der Haltestelle Brigittabrücke gewonnen wurden, nicht beansprucht.

Artikel XVIII.

Für die Arbeiten zur Hebung der Gehwege der Ferdinandsbrücke, welche die Gemeinde anlässlich des Stadtbahnbaues auf Kosten der Kommission bewerkstelligt hat, bezahlt diese noch einen Regiebeitrag von 1041 K 92 h.

Für die Sicherungsarbeiten, die beim Umbau der Ferdinandsbrücke dadurch notwendig geworden sind, daß das rechtsseitige Widerlager der Brücke zugleich als Auflager für die Deckenkonstruktion der Stadtbahn benützt wird, entrichtet die Kommission einen Betrag von 925 K an die Gemeinde, womit alle beiderseitigen diesen Gegenstand betreffenden Ansprüche entfallen.

Artikel XIX.

Wenn die Kommission innerhalb einer Frist von 10 Jahren, vom Abschlusse dieses Übereinkommens an, von der Gürtellinie eine Verbindungskurve zur Wientallinie oder zur Südbahn erbaut, wird sie von der Gemeinde die hiezu etwa erforderlichen Grundflächen des bestandenen Gumpendorfer Schlachthauses einlösen. Als Entschädigung entrichtet sie einen Betrag von 100 K für jeden Quadratmeter samt 4^o/_o Zinsen vom 1. Jänner 1911 an, jedoch mit Abzug der Bestandzinsen, welche die Gemeinde vom eben genannten Termine an bis zum Zahlungstage für die betreffenden Grundflächen erzielt haben wird; doch trifft die Gemeinde keine Haftung für ein bestimmtes Erträgnis an Bestandzinsen. Die Gemeinde hat die eingelösten Grundflächen geräumt zu übergeben.

Die vorstehende Vereinbarung wird hinfällig, wenn die Kommission schon vor Ablauf der zehnjährigen Frist beschließt, keine der oben bezeichneten Verbindungskurven zu erbauen; doch wird sie über Verlangen der Gemeinde wieder in Kraft gesetzt, wenn noch innerhalb jener Frist ein gegenteiliger Beschluß nachfolgt.

Artikel XX.

Die Kommission bezahlt der Gemeinde

- a) für den von dieser hergestellten Anschluß der Bahnentwässerung der Gürtellinie an den städtischen Hauptkanal des inneren Döblinger Gürtels den Kostenbetrag von 2960 K, worin der Regiebeitrag enthalten ist;
- b) für die von der Gemeinde hergestellte Sickergrube am Handelskai in km 10-0/10-1 der Gürtellinie den Kostenbetrag von 345 K, wobei die Gemeinde auf den Regiezuschlag verzichtet;
- c) für die Schadloshaltungen, welche die Gemeinde infolge der durch den Stadtbahnbau bedingten Änderung der Baulinien in der Fabriksgasse im XII. Bezirke zu leisten hat, eine Pauschalvergütung von 13.200 K.

Artikel XXI.

Die Kommission anerkennt, daß sie nach Maßgabe der in der Note der k. k. Baudirektion für die Wiener Stadtbahn vom 27. November 1896, Z. 196, ausgesprochenen Zusage den offenen Einschnitt der Borortelinie im Zuge der verlängerten Hohenauergasse im XIX. Bezirke einzudecken verpflichtet ist.

Artikel XXII.

Die Gemeinde beansprucht keinen Anteil an den Bestandzinsen, welche die Kommission durch Verwertung der Pfeiler und Mauern der Stadtbahn zu Ankündigungszwecken schon erzielt hat oder noch erzielen wird, doch dürfen zu solchem Zwecke andere als die gegenwärtig benützten Mauerflächen, wenn sie an öffentlichen Verkehrswegen liegen, nur mit Zustimmung der Gemeinde benützt werden. Diese Zustimmung darf aber nur aus schönheitlichen Rücksichten verweigert oder an Bedingungen geknüpft werden.

Artikel XXIII.

Zu betreff des Beitrages der Gemeinde zu den Betriebskostenabgängen der Wiener Stadtbahn halten beide Teile an ihrer bisherigen Rechtsanschauung fest. Diese Angelegenheit wird in einem geeigneten Zeitpunkte, spätestens aber dann ausgetragen werden, wenn über die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Wiener Stadtbahn entschieden wird.

B. Donaukanal.

Artikel XXIV.

Die Kommission wird an ihren Grundstücken zugunsten der Gemeinde eine Servitut bestellen, wonach sie den Umbau der Brücken über den Donaukanal, ferner die Benützung und Erhaltung solcher bestehender oder umgebauter Brücken zu dulden hat.

Desgleichen gesteht sie der Gemeinde die Servitut zu, die Brücke der Absperrvorrichtung des Donaukanales im XIX. und XX. Bezirke und die daran anschließenden Straßen, soweit sie der Kommission gehören, für den öffentlichen Verkehr nach Maßgabe der zulässigen Belastung und ohne

Störung des Betriebes der Absperrvorrichtung benützen zu dürfen. Hierbei hat aber die Gemeinde die Straßenflächen in dem für den öffentlichen Verkehr nötigen Maße zu erhalten und zu beleuchten; nur bezüglich des Arbeitsgleises für die Absperrvorrichtung und der zwischen dessen Schienen liegenden Pflasterung trifft die Erhaltungspflicht nach wie vor die Kommission.

Artikel XXV.

Die Gemeinde darf alle von der Kommission für die Umgestaltung des Donaukanales erworbenen Grundflächen von dem Geländer der Stützmauer landeinwärts zu öffentlichen, insbesondere Kommunikationszwecken in dem Umfange benützen, wie dies für die zur Stadtbahn gehörigen Grundflächen mit den Übereinkommen vom 19. April 1898, 21. April und 15. Juni 1903 sowie mit dem vorliegenden Übereinkommen festgesetzt worden ist. Die Kommission wird dieses Recht durch Servituten sicherstellen. Ferner wird den Gemeindeorganen der Verkehr auf den Abgangsstiegen und dem Vorkai gestattet.

Artikel XXVI.

Die Kommission anerkennt, daß die Stützmauern längs des Donaukanales sich zum Teile nicht im endgiltigen Niveau der angrenzenden Straßen befinden.

Die Gemeinde wird veranlassen, daß dieses endgiltige Niveau sowie das davon abhängige Niveau der Stützmauern — und zwar auch soweit es durch die geplanten Brückenbauten bedingt ist — auf Grund einer mit Zuziehung der Kommission vorzunehmenden Erhebung festgestellt wird, und darauf hinwirken, daß die Erhöhung der Stützmauern tunlichst eingeschränkt werde. In diesem verminderten Ausmaße wird die Kommission die Mauern auf ihre Kosten erhöhen. Im Wege einer Vereinbarung beider Teile kann die Erhöhung stellenweise auch durch eine andere zweckentsprechende Bauherstellung ersetzt werden.

Artikel XXVII.

An fehlenden Mauern sind auf Kosten der Kommission am Donaukanale zu erbauen:

- a) die Kai- und Stützmauern bei der Ferdinandsbrücke am linken Ufer. Über die Einlösung der Realitäten Dr.-Nr. 1, 3 und 5 An der Brücke wird zwischen der Kommission und der Gemeinde ein besonderes Übereinkommen getroffen werden;
- b) die Kai- und Stützmauern bei der Aspernbrücke an beiden Ufern. Sie sind nach Maßgabe des Umbaues der Brücke zu errichten;
- c) die Stützmauer bei den Realitäten Dr.-Nr. 89 bis 93 Obere Donaufraße im II. Bezirke. Sie wird erbaut, sobald diese Häuser nicht mehr bestehen. Anlässlich des Baues wird das Gasrohr auf Kosten der Gemeinde, ferner, wenn notwendig, der Hauptammelkanal, dieser aber auf Kosten der Kommission umgelegt, die mit den zuletzt erwähnten Auslagen das Konto der Hauptammelkanäle belastet.

Artikel XXVIII.

Die Kommission anerkennt das Recht der Gemeinde, längs der Stützmauern am Donaukanale die Straßen auf das baubehördlich bestimmte oder noch zu bestimmende Niveau zu heben. Sie wird die hierzu notwendige Hinterschlüchtung der Mauern mit Steinen auf eigene Kosten vornehmen lassen und für Schäden, die ihr die Änderung des Niveaus verursacht, keinen Ersatz begehren.

Artikel XXIX.

Materialien, die von Bauarbeiten der Kommission herkommen und bei Straßen- oder Trottoirarbeiten längs der schon erbauten oder noch zu erbauenden Stützmauern am Donaukanale rückgewonnen werden, hat die Gemeinde weder herauszugeben noch zu ersetzen; nur Geländer, die auf den Stützmauern zwischen Vorkai und Straße angebracht waren, hat sie der Kommission auszufolgen.

Die von dieser aus einem solchen Anlasse für die Vergangenheit erhobene Forderung von 3515 K 48 h entfällt. Infolgedessen wird die ihr gegenüberstehende, von der Kommission anerkannte Forderung der Gemeinde auf einen Kostenbetrag von 6220 K für Pflasterungsarbeiten entlang dem Donaukanale unverkürzt, aber, wie vereinbart, ohne Hinzurechnung eines Regiebeitrages ausbezahlt.

Die Vereinbarungen über die Ausführung von Trottoiren entlang dem Donaukanale (Beschluss der Kommission vom 28. November 1904 und 5. April 1905) bleiben aufrecht. Die demgemäß unter Beobachtung der Bauvorschriften hergestellten Trottoire wird die Gemeinde ohne Verzug in ihre Erhaltung übernehmen und damit auch die gegen die Straße zu gelegenen Stützmauern solcher Trottoire samt ihren Geländern.

Artikel XXX.

Die Kommission bezahlt der Gemeinde für die Verlegung eines Schöpfbrunnens und die Umlegung eines Rohres der Hochquellenleitung in der Unteren Donaustraße den Regiezuschlag von 648 K 52 h.

Desgleichen entrichtet sie für die Erhöhung der flussabwärts gelegenen Stützmauer bei der Marienbrücke den Betrag von 8273 K 32 (Regiezuschlag inbegriffen) an die Gemeinde; die von dieser hergestellten Mauerteile samt Geländern werden von der Kommission erhalten.

Die Gemeinde bezahlt der Kommission für die Ausbaggerung des Wienfluszbettes unterhalb der Radeßkybrücke und für die Abtragung der Widerlager des Provisoriums der Franzensbrücke noch die Regiezuschläge im Gesamtbetrage von 2996 K 16 h.

Artikel XXXI.

Die Kommission wird die Grenzen ihres Grundeigentumes am Donaukanale nicht durch Grenzsteine bezeichnen.

Artikel XXXII.

Die Forderung der Gemeinde wegen eines Beitrages zum Umbaue der Ferdinandsbrücke wird durch das im Artikel XXVII unter a) erwähnte Übereinkommen erledigt werden.

C. Wiener Stadtbahn und Donaukanal.

Artikel XXXIII.

Wird durch Arbeiten der Kommission an der Wiener Stadtbahn oder dem Donaukanale durch den Betrieb oder durch ungenügende Instandhaltung dieser Anlagen Eigentum der Gemeinde beschädigt oder in seinem Bestande verändert, so stellt die Kommission, wenn nichts anderes vereinbart ist, den früheren Zustand auf ihre Kosten wieder her.

Sie wird bei allen von ihr angeordneten Arbeiten tunlichst darauf Bedacht nehmen, daß der öffentliche Verkehr nicht gestört werde.

Über ihr Verlangen wird der Zustand des durch ihre Arbeiten berührten städtischen Eigentums vorher im gegenseitigen Einvernehmen festgestellt werden.

D. Gemeinsame Bestimmungen zu A, B und C.

Artikel XXXIV.

Soweit ein Vertragsteil nach diesem Übereinkommen auf Kosten des anderen Arbeiten noch auszuführen hat, ist er berechtigt, hiefür einen Regiezuschlag von 15% der Selbstkosten zu begehren.

Artikel XXXV.

Die von einem Vertragsteile dem anderen zu überlassenden Grundstücke werden frei von allen Pfandrechten abgetreten. Sie sind ohne Verzug in den physischen Besitz des Erwerbers zu übergeben und ihre Nutzungen und Lasten auf Grund des Übergabestages abzurechnen.

Soweit nach diesem Übereinkommen dingliche Rechte abzutreten sind, werden die zu ihrer grundbücherlichen Eintragung nötigen Urkunden im Einverständnisse beider Teile ausgesetzt.

Artikel XXXVI.

Von den Kosten der grundbücherlichen Durchführung und den Gebühren, die für dieses Übereinkommen zu entrichten sind, bestreitet jeder Vertragsteil die Hälfte; kommt aber einem Vertragsteile die persönliche Gebührenbefreiung zustatten, so fällt dem anderen die ihn treffende Hälfte der Gebühren allein zur Last.

Artikel XXXVII.

Beide Vertragsteile verzichten auf die Anfechtung des vorliegenden Übereinkommens wegen Verkürzung über die Hälfte.

Artikel XXXVIII.

Als Tag des Abschlusses dieses Übereinkommens gilt der Tag, an dem beide eingangs dieses Protokolles vorbehaltenen Genehmigungen vorliegen.

Artikel XXXIX.

Die Kommission wird darauf hinwirken, daß die k. k. Staatsbahnverwaltung den in den Artikeln X, XI, XII und XXXIV bis einschließlich XXXVIII enthaltenen Vereinbarungen beitrifft.

Das k. k. Eisenbahnministerium ist nach gepflogenen Einvernehmen mit dem k. k. Finanzministerium namens der k. k. Staats-Eisenbahnverwaltung mit Beziehung auf die Beschlüsse der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien vom 27. Juni 1910, bzw. des Wiener Stadtrates vom 27. Juli 1910, den in den Artikeln X bis XII und XXXIV bis einschließlich XXXVIII getroffenen Vereinbarungen, insoweit hienach der Staatsbahnverwaltung Rechte eingeräumt, bzw. Verpflichtungen auferlegt werden, unter der Bedingung beigetreten, daß

1. die im letzten Absätze des Artikel X vorgesehene Prüfung sich nur auf jene bestehenden Schwachstromleitungen bezieht, welche rechtlich noch nicht sichergestellt sind, und daß ferner

2. die gemäß Tarifpost 75, lit. a, Anmerkung, lit. bb des Gebührengesetzes persönlich gebührenfreie Staats-Eisenbahnverwaltung weder an den Kosten der grundbücherlichen Durchführung noch an den Gebühren des Übereinkommens teilnimmt.

Im Berichtsjahre wurde das Frachtenmagazin der Station Hernals verlängert; in den Stationen Gersthof und Ottakring kamen Schuppen für die Firma Karl Radon bzw. für Matthias Seidl zur Ausführung.

Die Ergebnisse des Stadtbahnbetriebes waren etwas günstiger als in den früheren Jahren; die Fahrpreiserhöhung auf den städtischen Straßenbahnen hatte eine Zunahme der Stadtbahnfrequenz um 11% gegenüber dem Vorjahre zur Folge.

Im Berichtsjahre berief die Kommission für Verkehrsanlagen eine Enquete ein, welche die Sanierung der mißlichen finanziellen Verhältnisse des Stadtbahnunternehmens bzw. die zu diesem Zwecke erforderliche Umgestaltung dieses Verkehrsmittels zum Gegenstande hatte. Den diesbezüglichen Verhandlungen, denen ein von der Kommission ausgearbeitetes Projekt zu Grunde lag, wurden Sachmänner und einschlägige Firmen beigezogen; sie fanden im Dezember 1910 statt und lieferten wertvolle Ergebnisse, die darin gipfelten, daß der Ausbau des Stadtbahnnetzes als Grundbedingung für die Erreichung besserer Verhältnisse zu betrachten sei, ohne welche die Einführung des elektrischen Betriebes nur eine halbe, das Defizit nicht beseitigende Maßregel wäre.

4. k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Am 10. Dezember 1910 fand die politische Begehung für die Umgestaltung des Zugschranken in km 1.14 der Pottendorfer Linie statt; die Gemeinde erhob keine Einwendung.

An Bauten auf den Bahnhöfen sind zu erwähnen:

für eigene Zwecke: ein Transformatorenhaus und die Verstärkung des Dachstuhles der neuen Lokomotivmontierung auf dem Wiener Bahnhofe; die Umgestaltung der Freitreppe des Aufnahmsgebäudes der Station Meidling; die Vergrößerung des Lebensmittelmagazines beim Favoriten-Biadukte;

für Privat Zwecke: ein Magazin der Zementfabriks-N.-G. „Spalato“ auf dem Mayleinsdorfer Frachtenbahnhofe.

Nächst der Einfahrt in den Frachtenbahnhof beim Mayleinsdorfer Biadukte wurde ein Finanzwachgebäude errichtet. Die Forderung der Gemeinde nach Herstellung des Trottoirs in dem diesem Objekte zunächst gelegenen Teile der Triester Straße wurde vom k. k. Eisenbahnministerium abgewiesen, wogegen die Gemeinde beim k. k. Verwaltungsgerichtshofe Beschwerde erhob.

Endlich wurde für ein neues Bureaugebäude am Frachtenbahnhofe der Station Magleinsdorf der Baukonsens erteilt. Obwohl nicht allen seitens der Gemeinde gestellten Forderungen Rechnung getragen wurde, hat der Gemeinderat zufolge Beschlusses vom 19. April von einer Beschwerde an den k. k. Verwaltungsgerichtshof abgesehen.

5. k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang.

Der Bau des Unterfahrungsobjektes für die verlängerte Landstraßer Hauptstraße wurde weiter geführt, jedoch im Berichtsjahre nicht beendet.

Auf dem Wiener Bahnhofe kam ein Gilgutmagazin zur Ausführung; außerdem wurden daselbst die Aborte verschiedener Objekte an die städtische Hauptkanalisation angeschlossen.

Der Stadtrat beschloß am 8. November, das Ansuchen der Gemeinde Hartberg (Steiermark) um Änderung der in Aussicht gestellten Fahrordnung für die Wechselbahn beim k. k. Eisenbahnministerium zu unterstützen. Die diesbezügliche Eingabe hatte jedoch keinen Erfolg.

6. Fahlenberg-Eisenbahn.

Im Bestande dieser Zahnradbahn ist keine Änderung eingetreten.

7. Dampfstraßenbahnlinien der städtischen Straßenbahnen.

Der Bericht befindet sich im XXX. Abschnitte dieses Verwaltungsberichtes.

8. Industriegleise.

Für die Herstellung eines von der Donauuferbahn abzweigenden Schlepplaises der Wiener Donauandwerke sowie eines vollständig innerhalb des Bahnhofes Heiligenstadt befindlichen Schlepplaises der Firma E. Fürth fanden die politischen Begehungen statt.

An den Schlepplaisen der U. E. G. Union-Elektrizitäts-Gesellschaft sowie der Malzfabrik Hauser & Sobotka in Stadlau kamen verschiedene Abänderungen und Ergänzungen zur Durchführung.

Hinsichtlich der seinerzeit durchgeführten Verlängerung des Schlepplaises der Mälzerei der Hütteldorfer Brauerei am Handelskai im II. Bezirke wurde ein Nachtragsübereinkommen geschlossen.

II. Elektrische Bahnen.

1. Städtische Straßenbahnen.

Siehe Abschnitt XXX. D. dieses Verwaltungsberichtes.

2. Lokalbahnen.

a) Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen.

Im Bestande dieser Bahn trat keine wesentliche Änderung ein.

An der Ecke der Eichenstraße und Wolfganggasse im XII. Bezirke wurde ein Expeditionsgebäude errichtet.

Über Einsprache der Gemeinde versagte das k. k. Eisenbahnministerium die Bewilligung zu der von der Gesellschaft angestrebten Auflösung der Haltestelle „Neusteinhof“.

b) Lokalbahn Wien—Preßburg.

Im Berichtsjahre gelang es in betreff des Baues dieser Bahnlinie, welche von den zwischen Wien und Preßburg gelegenen Landgemeinden schon seit langem angestrebt wird, einen bedeutenden Schritt nach vorwärts zu tun.

Für diese Bahn war bereits im Jahre 1898 dem Ingenieur Tauber die Konzession erteilt und das Projekt im Jahre 1899 der Trassenrevision unterzogen worden. Das Projekt kam aber nicht zur Durchführung, hauptsächlich deshalb, weil die Erteilung der Konzession für die ungarische Teilstrecke bedeutenden Schwierigkeiten begegnete. Während die Konzession für die österreichische Teilstrecke bereits im Jahre 1904 durch den n.-ö. Landesausschuß erworben wurde, gelang es erst im Jahre 1909, die Genehmigung der Konzession für die ungarische Teilstrecke zu erreichen.

In dem letzteren Jahre trat der n.-ö. Landesausschuß an die Gemeinde Wien wegen Wiederaufnahme der Verhandlungen hinsichtlich des Baues der Bahn innerhalb des Stadtgebietes heran. Die Verhandlungen wurden in den Jahren 1909 und 1910 eifrig betrieben und gelangten erst nach längerem Studium und zahlreichen Besprechungen zum Abschlusse.

Mit Rücksicht darauf, daß als Konzessionswerber der Landesausschuß auftrat, konnte im vorliegenden Falle von der Erwerbung der Konzession durch die Gemeinde abgesehen werden.

Besondere Differenzen traten hinsichtlich der Trasse der Bahn zu Tage. Die Vertreter der Gemeinde versuchten die Führung der Bahn über die Kaiser-Ebersdorfer Straße zu erreichen, wodurch die Interessen dieses Bezirksgebietes namhafte Förderung erfahren hätten. Diese Trassenführung begegnete jedoch hauptsächlich mit Rücksicht auf die damit verbundene größere Länge der Trasse einem nicht zu überwindenden Widerstande des Konzessionswerbers und mußte deshalb fallen gelassen werden. Dagegen gelang es, eine Änderung der projektierten Linienführung für die Strecke Kaiser-Ebersdorf—Dreherstraße entsprechend den bereits genehmigten Baulinien durchzusetzen. Ebenso erreichte es die Gemeinde, daß die Brücken über den Donaukanal entweder schon bei Herstellung der Bahn oder beim zukünftigen Umbaue dieser Objekte unterfahren werden.

Die entsprechend diesen Abmachungen festgesetzte Trasse beginnt sonach mit einem Stockgleis bezw. einer Schleife zunächst dem Bahnhofe Hauptzollamt der Stadtbahn im III. Bezirke, führt über die Bordere Zollamtsstraße und die Dampfschiffstraße auf den Vorkai des Donaukanales, unterfährt die Franzensbrücke sowie die Brücke der Verbindungsbahn und setzt sich dann längs der Erdberger Lände bis zur Kaiser Joseph-Brücke fort, die ebenfalls unterfahren wird; sie führt dann weiter um den projektierten Umschlagplatz an der Erdberger Lände herum durch die verlängerte Schnirchgasse und erreicht nächst der Staatsbahnbrücke wieder die Simmeringer Lände, die sie erst rund 2 km stromabwärts verläßt, um über die Simmeringer Heide nach Kaiser-Ebersdorf zu gelangen, von wo sie sich im Zuge einer projektierten Straße bis zur Dreherstraße fortsetzt, die bis zur Gemeindegrenze benützt werden soll.

Die Bahn ist eingleisig mit Ausweichen geplant und soll die Normalspur erhalten.

Die Haltestellen werden bei den wichtigsten Straßenkreuzungen angelegt; besonders ist zu erwähnen, daß über Verlangen der Gemeinde die Herstellung einer Frachstation zunächst Kaiser-Ebersdorf vorgesehen wurde.

Die Bahn soll innerhalb des Gemeindegebietes mit Gleichstrom, außerhalb desselben mit Wechselstrom betrieben werden; die gesamte Lieferung der elektrischen Energie erfolgt durch die „Gemeinde Wien — städtisches Elektrizitätswerk“, wobei auch die Abgabe von Strom an Private vorgesehen wurde.

Der Betrieb der ganzen Bahn Wien—Preßburg wird durch das n.-ö. Landes-eisenbahnamt geführt werden.

Es ist noch zu erwähnen, daß es den Bemühungen der Gemeindevertreter nicht gelang, die Einräumung eines Paeagerechtes für die neue Bahn durchzusetzen; es wurden jedoch hiefür namhafte Vorteile hinsichtlich der Frachtenbeförderung für die Gemeinde erreicht.

Die Verhandlungen führten zum Abschlusse der nachfolgenden Verträge, die am 29. November 1910 die Genehmigung des Gemeinderates erhielten.

A.

Zwischen dem Landesauschusse des Erzherzogtumes Österreich unter der Enns als Konzessionswerber der elektrisch zu betreibenden Lokalbahn Wien—Landesgrenze gegen Preßburg einerseits und der Gemeinde Wien andererseits wird zufolge Gemeinderatsbeschlusses vom 29. November 1910, folgendes Übereinkommen in betreff der Straßenbenützung abgeschlossen, in dem der erstgenannte Vertragsteil als „Konzessionswerber“ und die obgedachte Lokalbahn als „Bahn“ bezeichnet werden.

§ 1.

Gegenstand des Übereinkommens.

Die Gemeinde gestattet dem Konzessionswerber unter den in diesem Übereinkommen enthaltenen Bedingungen die Benützung

- a) des in ihrer Verwaltung stehenden öffentlichen Gutes und der sonstigen zu Straßenzwecken verwendeten oder bestimmten, in ihrem Privateigentume stehenden Gründe von der Gigergasse im III. Bezirke bis zur Staatseisenbahnbrücke im XI. Bezirke,
- b) des in ihrer Verwaltung stehenden öffentlichen Gutes im XI. Bezirke zwischen der oben genannten Brücke und der Gemeindegrenze,

soweit diese Benützung zur Anlage und zum Betriebe der Bahn Wien—Preßburg nach der im beigezeichneten Übersichtsplane dargestellten Trasse erforderlich ist.

Hinsichtlich der Benützung jener Grundstücke, die im Privateigentume der Gemeinde stehen und außerhalb der unter a bezeichneten Strecke liegen, ferner aller Grundstücke, die einem von der Gemeinde verwalteten Fonds gehören, wird ein besonderer Vertrag errichtet.

Die Bestimmungen dieses Übereinkommens beziehen sich, soweit aus ihrem Wortlaute nichts anderes erhellt, nur auf das Wiener Gemeindegebiet.

Die Gemeinde übernimmt keine Haftung dafür, daß dem Konzessionswerber die Benützung des Durchlasses bei der Kaiser Joseph-Brücke gestattet wird.

§ 2.

Technische Beihilfe.

Alle generellen und Detailprojekte für die Bahnstrecke, für nachträgliche Änderungen und Ergänzungen an ihr sowie für Schleppl- und Stockgleise, Ausweichen u. dgl., ferner die Pläne für die Hochbauten sind der Gemeinde vorzulegen und bedürfen ihrer Zustimmung, bevor sie der Eisenbahnbehörde überreicht werden, oder, sofern dies nicht stattfindet, bevor mit der Ausführung begonnen wird.

Im behördlichen Verfahren über die Projekte kann die Gemeinde nur solche Forderungen stellen, die weder diesem Übereinkommen, noch einer sonstigen rechtsverbindlichen Erklärung widersprechen.

Über die erste Herstellung der Bahnanlage und alle späteren Änderungen sind der Gemeinde Ausführungspläne (Situation 1:1000, Längenprofil 1:2000/1:200 und Querprofil 1:100) vorzulegen.

§ 3.

Änderungen der Trasse und Höhenlage der Bahn.

Der Konzessionswerber hat die Trasse der Bahn in bestehende oder schon für die Zukunft bestimmte Straßenzüge umzulegen oder die Höhenlage der Bahn zu verändern, sobald und soweit dies die Gemeinde aus wichtigen öffentlichen Rücksichten verlangt.

Bei Aufstellung neuer Regulierungspläne, insbesondere für das Gebiet zwischen der Staatseisenbahnbrücke und Kaiser-Ebersdorf, wird die Gemeinde nach Tunlichkeit auf die bestehende Trasse der Bahn Rücksicht nehmen und ihr ein eigenes Bankett vorzubehalten trachten.

Im Falle des Umbaues oder Neubaues von Brücken über den Donaukanal ist die Bahn nach dem Ermessen der Gemeinde entweder unter die Brücken oder unter deren Zufahrtsstraße zu verlegen. Die hierzu nötigen Bahnunterführungen hat der Konzessionswerber innerhalb angemessener Frist auszuführen, sobald es die Gemeinde auf Grund eines von ihr gefaßten Beschlusses über den Neu- oder Umbau einer Brücke verlangt.

Pingegen wird die Gemeinde bei Verfassung der Projekte für solche Brückenbauten auf Freihaltung des konzessionierten normalen Lichtraumprofils sowie darauf Bedacht nehmen, daß die neu anzulegenden Bahnrampen tunlichst keine ungünstigeren Maximalneigungen und Minimalradien erhalten, als sie in den technischen Konzessionsbedingungen der Bahn vorgeschrieben sind.

Die Mehrkosten, die der Gemeinde durch die Unterführung der Bahn erwachsen, trägt der Konzessionswerber.

Letzterer hat auch andere Straßenüber- oder -unterführungen samt den Rampen über jeweiliges Verlangen der Gemeinde herzustellen, doch trägt diese hierzu drei Viertel der Kosten bei, wenn die betreffende Herstellung nicht durch Veränderungen im Betriebe der Bahn (Verdichtung des Verkehrs, Erhöhung der Geschwindigkeit etc.) veranlaßt oder von den Eisenbahnbehörden angeordnet worden ist.

§ 4.

Straßenverbreiterungen und Grundabtretungen.

Wenn die Bahn nach dem Ermessen der Gemeinde wegen der geringen Straßenbreite den allgemeinen Verkehr beeinträchtigen könnte, hat der Konzessionswerber die zur Erzielung einer entsprechenden Straßenbreite nötigen Grundstücke auf eigene Kosten einzulösen. Die betreffenden Strecken und das Maß der Einlösung gibt ihm die Gemeinde bekannt; sie wird hiebei auf die Interessen des Konzessionswerbers tunlichst Bedacht nehmen.

Die Benützung des Durchlasses der Linie der k. k. Staatsbahn beim städtischen Elektrizitätswerke wird dem Konzessionswerber nur unter der Bedingung gestattet, daß er den Durchlaß, sobald es die Gemeinde verlangt, um die Breite des Lichtraumprofils der Bahn erweitert.

Sollte die Gemeinde, noch bevor die Erweiterung stattgefunden hat, einen neuen Durchlaß für die Ländestraße herstellen, so hat der Konzessionswerber der Gemeinde den Teil der Kosten des neuen Durchlasses, der auf die Breite des Lichtraumprofils nach ihrem Verhältnis zur lichten Weite des neuen Durchlasses entfiel, zu ersetzen, wogegen die Bedingung wegen Erweiterung des alten Durchlasses entfällt und dieser der Bahn zur alleinigen Benützung bleibt.

Alle für die Bahn erworbenen Grundflächen, die nach den Baulinien in gegenwärtige oder künftige Straßenzüge oder Plätze fallen, sind, soweit nicht im § 7 des Vertrages in Betreff der Benützung von städtischen Privat- und Fondsgründen eine andere Vereinbarung vorgesehen ist, unentgeltlich und lastenfrei in das Verzeichnis für das öffentliche Gut zu übertragen und der Gemeinde Wien zu übergeben.

Wird ein Grund, der für die Bahn eingelöst und nicht bereits gemäß dem vorigen Absatze oder gemäß dem dort angeführten Grundbenützungsvertrage in das Verzeichnis für öffentliches Gut oder in das bürgerliche Eigentum der Gemeinde übertragen wurde, infolge Umlegung der Bahn in eine öffentliche Straße oder infolge gänzlicher Auflassung der Bahn frei, so ist er der Gemeinde um den seinerzeitigen Einlösendspreis lastenfrei abzutreten.

§ 5.

Gleisanlagen.

Lage und Niveau der Gleise sowie die Lage der Ausweichen sind mit der Gemeinde zu vereinbaren.

Je nach den Untergrundverhältnissen sind die Schienen über Verlangen der Gemeinde auf Schwellen oder auf eine Steinpackung zu legen.

Für die Typen des Oberbaues ist die Zustimmung der Gemeinde einzuholen. Die Millenweite darf 40 mm nicht überschreiten. In der Strecke vom städtischen Elektrizitätswerke bis zur Dreherstraße wird eine Millenweite von 60 mm dann zugestanden, wenn die Bahn auf eigenem Bankett geführt wird, der Konzessionswerber die Kosten der etwa hiedurch bedingten Straßenverbreiterungen trägt und die Trasse so wählt, daß die Querstraßen annähernd senkrecht gekreuzt werden. In der Dreherstraße und in der Durchfahrt unter der Donauländebahn darf die Millenweite 45 mm nicht überschreiten.

Die genannten Millenweiten sind laut beiliegender Skizze 10 mm unter der Lauffläche gemessen zu verstehen. Die angeführten Maße sind auch während des Betriebes zu erhalten.

§ 6.

Bahnkörper.

Durch den Bestand und den Betrieb der Bahn darf der allgemeine Verkehr nicht mehr als unbedingt notwendig beschränkt und nicht gefährdet werden. Daher sind Gleise, Ausweichen etc. derart zu benützen und zu erhalten, daß der Verkehr der Fuhrwerke nicht behindert wird, daß insbesondere die Gleise, soweit die Bahn auf eigenem Bankette liegt, an den für die Überquerung bestimmten, sonst an allen Stellen von allen Fuhrwerken nach jeder Richtung anstandslos befahren werden können, und daß auch der Gehverkehr nicht gestört wird. Die Aufstellung von Fuhrbetriebmitteln ist nur auf Stockgleisen gestattet.

Ob in Straßen eigene Bankette für die Bahn angelegt werden dürfen, bestimmt die Gemeinde.

§ 7.

Durchführung der Arbeiten.

Auch bei den Bauarbeiten hat der Konzessionswerber auf den allgemeinen sowie den Straßenbahnverkehr tunlichst Rücksicht zu nehmen und hiezu die Arbeiten möglichst rasch ohne Unterbrechung und erforderlichenfalls auch bei Nacht sowie ohne Gefährdung der Verkehrssicherheit auszuführen, nach ihrer Beendigung aber die aufgerissenen Straßenteile wieder in guten Zustand zu versetzen. Er hat bei seinen Arbeiten allen Anordnungen, die die Gemeinde im Interesse des Verkehrs sowie der Erhaltung und Entwässerung der betreffenden Straßen und sonstigen städtischen Gründe trifft, nachzukommen und alle zur Hintanhaltung einer Störung und Gefährdung des Verkehrs erforderlichen besonderen Vorkehrungen zu treffen.

Über Verlangen der Gemeinde sind Rillenentwässerungen einzubauen.

§ 8.

Pflasterungen und Straßenherstellungen.

In den Bahnstrecken, die in ungepflasterten Fahrbahnen und nicht auf eigenem Bankette liegen, ist die Gleiszone nach Anordnung des Stadtbauamtes mit dem Materiale und in der Konstruktion zu pflastern, welche die Gemeinde Wien bestimmen wird. Strecken in bereits gepflasterten Fahrbahnen sind in der Gleiszone ebenfalls nach den Anordnungen des Stadtbauamtes auszupflastern. Eigene Bankette der Bahn in öffentlichen Straßen hat der Konzessionswerber gegen die angrenzenden Straßenflächen abzuschließen sowie die erforderlichen Rinnsalpflasterungen längs der Abschlüsse einschließlich der Entwässerungsanlagen auszuführen. Welches Steinmaterial zu den Abschlüssen und zu den Rinnsalpflasterungen zu verwenden ist, bestimmt die Gemeinde.

Grenzt das Bankett an ein Trottoir, so sorgt die Gemeinde für den Trottoirabschluss; in diesem Falle hat der Konzessionswerber außer dem fahrbahnseitigen Abschlusse noch das trottoirseitige Rinnsal samt der zugehörigen Entwässerungsanlage auszuführen, wobei er aber zu gestatten hat, daß diese Entwässerungsanlage von der Gemeinde zur Entwässerung der Straße mit benützt wird.

Bei allen diesen Arbeiten sind die Anordnungen des Stadtbauamtes zu beobachten. Das etwa aufgebrochene Straßenmaterial sowie das Material bestehender Entwässerungsanlagen (wie Wasserlaufgitter, Ziegel, Rohre) darf dann wieder verwendet werden, wenn es vom Stadtbauamte als entsprechend befunden wird. Nicht mehr verwendbares Altmaterial ist durch neues zu ersetzen, das alte verbleibt dem Konzessionswerber.

Ob und in welchem Zeitpunkte der Konzessionswerber den auf eigenem Bankette gelegenen Bahnkörper auszupflastern oder in anderer Weise zu befestigen hat, bestimmt die Gemeinde nach ihrem Ermessen. Bei den bestehenden und künftigen Überfahrten sind Rillenschienen zu verwenden und ist das Bankett auf die erforderliche Breite auszupflastern.

Wird aus Anlaß des Bahnbaues nach dem Ermessen der Gemeinde eine Änderung der Höhenlage oder des Profils der Straße notwendig, so hat das Bauunternehmen sämtliche hierdurch erwachsenden Kosten zu tragen. Die aus dem gleichen Anlasse erforderlichen Niveauausgleichungen und Pflasterungen hat der Konzessionswerber ebenfalls nicht allein in der Gleiszone, sondern auch in den angrenzenden Straßenteilen nach Anordnungen der Gemeinde vorzunehmen.

Die Gleiszone wird bei eingleisigen Strecken mit 2·53 m in gepflasterten und mit 2·35 m in ungepflasterten Straßen, bei gekuppelten Doppelgleisen von 3·4 m Achsenabstand sowohl in gepflasterten als auch in ungepflasterten Straßen mit 5·76 m Breite bestimmt. Bei solchen Doppelgleisen ändert sich die Breite der Gleiszone in demselben Maße wie der Achsenabstand. Wo die Bahn auf eigenem Bankette liegt, gilt dessen ganze Breite als Gleiszone.

§ 9.

Bemerkung auf städtische Objekte und Anlagen.

Der Bau, Bestand oder Betrieb der Bahn darf städtische oder von der Gemeinde verwaltete Objekte oder Anlagen was immer für einer Art nicht gefährden, ihre Benützung, Erhaltung, Erneuerung, Beaufsichtigung und Beseitigung sowie die Herstellung neuer derartiger Objekte oder Anlagen nicht beeinträchtigen.

Hiefür hat der Konzessionswerber Sorge zu tragen. Die zu diesem Zwecke etwa nötigen Herstellungen bestimmt die Gemeinde; sie werden entweder von ihm, oder wenn es die Gemeinde vorzieht, von dieser im Einvernehmen mit dem Konzessionswerber vorgenommen.

§ 10.

Veränderung der Lage und des sonstigen Zustandes der Straße.

Der Bestand und Betrieb der Bahn darf die von der Gemeinde beschlossenen Änderungen der Lage, der Gliederung und des sonstigen Zustandes der Straße nicht hindern. Der Konzessionswerber ist aber auch gehalten, in der Gleiszone die gleichen Änderungen durchzuführen. Während der Bauarbeiten der Gemeinde hat er die Gleise nach Maßgabe des jeweiligen Bedarfs umzulegen.

Alle vorbezeichneten Arbeiten hat der Konzessionswerber nach den Angaben des Stadtbauamtes auszuführen; wenn es die Gemeinde verlangt, hat er ihr die Ausführung zu überlassen.

Sind Umpflasterungen in der Gleiszone vorzunehmen, so verbleibt das alte Pflastermaterial in seinem Eigentum.

§ 11.

Elektrische Ausrüstung.

Für die Typen aller Bestandteile der elektrischen Ausrüstung ist die Zustimmung der Gemeinde einzuholen. Im allgemeinen haben hiefür die bei den städtischen Straßenbahnen üblichen Typen als Muster zu dienen. Bis zur Unterfahung der Kaiser Joseph-Brücke sind Maste mit hohen Sockeln zu verwenden, von da ab können innerhalb der öffentlichen Straßen Maste mit niederen Sockeln verwendet werden. Über begründetes Verlangen der Gemeinde sind die Maste an andere geeignete Stellen umzusetzen.

Der Konzessionswerber hat alle Vorbereitungen zu treffen und schon im Detailprojekte anzugeben, die geeignet sind, die städtischen Objekte und Anlagen in wirksamer Weise gegen die schädliche Einwirkung vagabundierender Ströme zu schützen. Insbesondere sind die Schienen mit gut leitenden Stoßüberbrückungen und entsprechenden Rückleitungen zu versehen.

Sollten sich die getroffenen Vorkehrungen nicht bewähren, so hat der Konzessionswerber neue, entsprechendere herzustellen.

§ 12.

Erhaltung der Bahnanlagen.

Der Konzessionswerber hat überall die Bahnanlagen samt Zubehör, wo die Bahn aber in öffentlichen Straßen liegt, insbesondere im Bereiche der Gleiszone das Pflaster, die Entwässerungsanlagen und die Unterbettung in tadellosem Zustande zu erhalten; die Pflasterungsarbeiten haben sich hiebei nach Bedarf auch auf die angrenzende Straßenpflasterung zu erstrecken.

Wenn die Gemeinde mit den angrenzenden Straßenteilen auch die äußeren Pflasterstreifen entlang der Schienen umpflastert, ersetzt ihr der Konzessionswerber die Kosten gemäß § 23.

Wenn der Konzessionswerber über Aufforderung der Gemeinde die von ihr im öffentlichen Interesse verlangten Erhaltungsarbeiten in angemessener Frist nicht ausführt oder wenn Gefahr im Verzuge ist, kann die Gemeinde die Arbeiten auf seine Gefahr und Kosten vornehmen (§ 23).

§ 13.

Reinigung der Bahnanlage.

Der Konzessionswerber ist verpflichtet:

- a) wo die Bahn in öffentlichen Straßen liegt, die Gleiszone von Kot und Staub, die ganze Straßenfahrbahn mit Inbegriff der Gleiszone von Schnee zu reinigen, den Kot und Staub sofort wegzuführen, den Schnee aber längs der Rinnale, die freizuhalten sind, anzuhäufen, worauf die Gemeinde dessen Abfuhr besorgt;
- b) wo die Bahn auf eigenem Banfette liegt, in dessen Bereich die Reinigung und sofortige Abfuhr von Kot, Staub und Schnee, ferner auch — in dem zur Vermeidung der Staubentwicklung erforderlichen Maße — die Bespritzung durchzuführen.

Bei der Reinigung der Schienenrillen dürfen die Straßen nicht verunreinigt werden; der Unrat ist sofort abzuführen.

Salz darf in die Schienenrillen nur durch entsprechende Vorrichtungen und in dem unbedingt notwendigen Maße eingestreut werden.

Der Konzessionswerber kann von der ihm gemäß a obliegenden Verpflichtung zur Reinigung der übrigen Straßenfahrbahn von Schnee gegen Bezahlung eines zu vereinbarenden Pauschalbetrages enthoben werden.

Wenn der Konzessionswerber den ihm nach den vorstehenden Bestimmungen treffenden Obliegenheiten in bezug auf die Schneereinigung oder die Abfuhr von Unrat oder Schnee nicht rechtzeitig nachkommt, ist die Gemeinde berechtigt, die rückständige Leistung auf seine Gefahr und Kosten (§ 23) vollführen zu lassen, wenn sie ihn hiezu unter Festsetzung einer angemessenen Frist aufgefordert hat, oder — auch ohne Aufforderung — wenn es Verkehrsrücksichten erfordern.

§ 14.

Betriebsmittel.

Die Typen der in Betrieb zu setzenden Betriebsmittel unterliegen unbeschadet der Kompetenz der staatlichen Behörden der Zustimmung der Gemeinde. Es sind ihr daher vorzulegen:

1. Die Konstruktionszeichnungen im Maßstabe 1 : 10,
2. Detailpläne über die Einrichtung im Maßstabe 1 : 5, bezw. in Naturgröße nebst ausführlicher Beschreibung,
3. Charakteristische Kurven der Motoren,
4. Angabe der Gewichte.

Je ein Exemplar dieser Behefte ist der Gemeinde zum Amtsgebrauche zu überlassen.

Die Wagen sind gefällig auszustatten sowie tadellos und rein zu erhalten.

Die Wagen müssen fortlaufend nummeriert sein.

Der Konzessionswerber ist nur mit Zustimmung der Gemeinde berechtigt, an der Außenseite der Wagen Ankündigungen, Aufschriften oder Bilder anzubringen.

§ 15.

Länge der Züge, Lastzüge.

Die Züge der Bahn dürfen in der Strecke Gigergasse—Umschlagplatz in der Regel nur aus drei Wagen einschließlich des Triebwagens bestehen. Eine größere Wagenzahl ist nur in Ausnahmefällen und nur insoweit zulässig, als nicht straßenpolizeiliche Rücksichten entgegenstehen.

Für den Frachtenverkehr sind während der Nachtstunden (10 Uhr abends bis 6 Uhr früh) Züge bis zu 50 m Gesamtlänge zulässig.

§ 16.

Fahrpläne.

In der Strecke Wien-Gigergasse—Schwechat wird das normale kürzeste Zugintervall mit 7 Minuten festgesetzt und ist bei Aufstellung der Fahrpläne tunlichst zu berücksichtigen. Dieses Intervall kann in außergewöhnlichen Fällen nach Bedarf derart gekürzt werden, daß der jeweilige Verkehr nach den gegebenen Verhältnissen raschestens bewältigt werden kann; hiedurch darf aber der Straßenbahnverkehr nicht unzulässig behindert werden.

Wenn und insolange der städtischen Straßenbahn für den Verkehr über die Sophienbrücke größere Verkehrsbeschränkungen, als sie derzeit bestehen, auferlegt werden, darf das Intervall keinesfalls unter 7 Minuten herabgesetzt werden.

§ 17.

Fahrpreise.

Der Konzessionswerber hat die Fahrpreise für den Personenverkehr in der Strecke Wien-Gigergasse bis einschließlich Schwchat nicht niedriger festzusetzen, als sie sich ergeben würden, wenn auf die obige Bahnstrecke der Tarif der städtischen Straßenbahnen und überdies — soweit die Relationen von und zum Bezirksteile Kaiser-Ebersdorf in Betracht kommen — der Tarif der Automobilspießwagenlinie Simmering—Kaiser-Ebersdorf, insolange diese besteht, angewendet würde.

§ 18.

Behinderung des Betriebes durch Veranstaltungen, öffentliche oder private Bauten im Wiener Gemeindegebiete.

Bei öffentlichen oder privaten Ausführungen, Feierlichkeiten, Aufzügen oder ähnlichen Anlässen ist der Betrieb nach den Anordnungen der staatlichen oder städtischen Behörden auf Grund eventueller kommissioneller Bestimmungen zu regeln oder, wenn unbedingt nötig, zeitweise einzustellen.

Vorfahrungen, die aus Anlaß solcher Ausführungen zur Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes erforderlich sind, obliegen dem Konzessionswerber; der Gemeinde dürfen hieraus keine Kosten erwachsen.

§ 19.

Frachttarife.

Der Konzessionswerber wird für die Zufuhr von Lebensmitteln von den außerhalb Wiens gelegenen Strecken nach Wien und für Frachten, die für eigene Zwecke der Gemeinde bestimmt sind, tunlichst billige Ausnahmsstarife festsetzen.

§ 20.

Ausmaß der Abgaben.

Das Bahnunternehmen leistet an die Gemeinde ein jährliches Entgelt, das in einer Abgabe für jeden die Bahn im Wiener Gemeindegebiete benützenden Fahrgast besteht.

Die Abgabe beträgt für die ersten drei Millionen oder weniger Fahrgäste 1 1/2 h (ein und fünf Zehntel Heller) pro Fahrgast, für die weiteren Fahrgäste bis zu fünf Millionen 2 h (zwei Heller) pro Fahrgast und für die weiteren Fahrgäste über fünf Millionen hinaus 3 h (drei Heller) pro Fahrgast.

Sie ist mit Beginn eines jeden Kalenderjahres für das vorhergehende zu ermitteln und im März jeden Jahres unter Vorlage der Berechnung an die Gemeinde Wien abzuführen.

Die Fahrscheine und die Gebarung mit diesen sind derart einzurichten, daß die Gemeinde die Berechnung prüfen kann; die näheren Bestimmungen hierüber sind mit der Gemeinde zu vereinbaren.

§ 21.

Schadenersatzansprüche.

Für Schäden, die der Bahn dadurch verursacht werden, daß städtische oder von der Gemeinde verwaltete Objekte oder Anlagen was immer für einer Art vorhanden sind, hergestellt, erhalten, benützt oder beseitigt werden, oder daß an ihnen Gebrechen eintreten, steht dem Konzessionswerber kein Anspruch auf Ersatz des Schadens oder entgangenen Gewinnes zu, wenn kein nachweisbares Verschulden der Gemeinde oder ihrer Organe vorliegt.

Übrigens werden derartige Arbeiten mit tunlichster Rücksichtnahme auf den ungestörten Betrieb der Bahn vorgenommen werden.

Ferner obliegt ihm, wo die Bahn in öffentlichen Straßen liegt, die Wiederherstellung der durch irgend ein Ereignis beschädigten oder zerstörten Straßendecke in der Gleiszone.

Dagegen haftet der Konzessionswerber der Gemeinde für alle Schäden, die ihr durch den Bau, Bestand, Betrieb oder die Beseitigung der Bahn verursacht werden, und hat sie auch für alle berechtigten Ansprüche Klage- und Schadlos zu halten, die etwa dritte Personen aus dem gleichen Anlasse an die Gemeinde zu stellen haben.

§ 22.

Haftung.

Der Konzessionswerber hat die Vollendung der von ihm außerhalb der Gleiszone hergestellten Pflasterungen, ferner aller sonstigen von ihm für die Gemeinde ausgeführten Arbeiten dem Magistrate anzuzeigen. Er haftet bei solchen Arbeiten während des Jahres, in dem die Herstellung vollendet wird, und des ganzen folgenden Kalenderjahres für die Güte des Materials und die sachgemäße Ausführung; innerhalb dieser Frist hat er daher Mängel auch ohne Aufforderung der Gemeinde sofort zu beheben.

Einen Monat vor Ablauf der Haftfrist hat er hievon die Anzeige zu erstatten; innerhalb des folgenden Monats wird die Besichtigung vorgenommen; ergeben sich hiebei Mängel, so verlängert sich die Haftfrist, bis deren Behebung unter Einhaltung des gleichen Vorganges festgestellt ist.

Kommt er der Verbindlichkeit zur Behebung von Mängeln während der ursprünglichen oder verlängerten Haftfrist selbst über Aufforderung innerhalb eines angemessenen Zeitraumes nicht nach oder ist Gefahr im Verzuge, so kann die Gemeinde die ausständigen Arbeiten auf seine Gefahr und Kosten (§ 23) ausführen lassen.

§ 23.

Kosten.

Die Erfüllung der Verpflichtungen, die dem Konzessionswerber in diesem Übereinkommen auferlegt sind, geschieht immer, und zwar auch dann auf seine Kosten, wenn sie die Gemeinde anstatt seiner bewirkt. Die hierzu nötigen Arbeiten und Lieferungen kann die Gemeinde nach Wahl entweder in eigener Regie oder durch einen Unternehmer ausführen lassen. Für die in eigener Regie ausgeführten Arbeiten wird die Gemeinde die Selbstkosten, nebst einem 15%igen Zuschlag auf die Arbeits- und Fuhrlohne, für die von einem Unternehmer ausgeführten Arbeiten die an ihn bezahlten Preise nebst 5% Zuschlag berechnen. Die erforderlichen Materialien wird die Gemeinde zum Selbstkostenpreise mit 5% Zuschlag in Rechnung stellen.

§ 24.

Strafbestimmungen.

Im Falle der Nichterfüllung einer der in den §§ 2, letzter Absatz, 6, 7, 8, 9, Absatz 1, 11, 13 und 15 enthaltenen Verbindlichkeiten steht der Gemeinde das Recht zu, über den Konzessionswerber eine Geldstrafe bis zu 300 K für jeden einzelnen Fall zu verhängen.

Wenn und solange der Landesauschuß des Erzherzogtumes Österreich unter der Enns der aus diesem Übereinkommen berechnete und verpflichtete Vertragsteil ist, entfällt diese Strafbestimmung.

§ 25.

Sicherheitsbestellung.

Für die Erfüllung aller übernommenen Verpflichtungen ist eine Sicherstellung in der Höhe von 20.000 K in Barem oder pupillarischen inländischen Wertpapieren bei der städtischen Hauptkasse zu hinterlegen.

Dieser Betrag muß, sobald er von der Gemeinde in Anspruch genommen wurde, binnen 8 Tagen auf die volle Höhe ergänzt werden.

Wenn und solange der Landesauschuß des Erzherzogtumes Österreich unter der Enns der aus diesem Übereinkommen berechnete und verpflichtete Vertragsteil ist, entfällt diese Sicherstellung.

§ 26.

Auflösung des Übereinkommens.

Nach Endigung des Übereinkommens hat der Konzessionswerber die Bahn samt Zubehör, wo sie in öffentlichen Straßen liegt, zu beseitigen und die aufgelassene Gleiszone als Straßenfläche in Stand zu setzen, derart, daß sie ihrem Zustande nach mit den angrenzenden Straßenteilen übereinstimmt.

Für die betreffenden Herstellungen haftet der Konzessionswerber gemäß § 22.

Werden die im ersten Absätze bezeichneten Arbeiten ungeachtet Aufforderung nicht in angemessener Frist ausgeführt, so kann sie die Gemeinde auf Gefahr und Kosten des Konzessionswerbers ins Werk setzen.

§ 27.

Erbauung anderer Straßenbahnlinien.

Der Gemeinde Wien bleibt das Recht gewahrt, in den von der Bahn Wien—Preßburg durchzogenen oder anderen Straßen — ohne Beeinträchtigung des Bestandes und Betriebes dieser Bahn — selbst Bahnlinien zu erbauen oder Dritten deren Erbauung zu gestatten.

Das Bahnunternehmen verzichtet gegenüber der Gemeinde für solche Fälle auf einen ihm nach § 9, al. b des Eisenbahnkonzessionsgesetzes etwa zustehenden Einspruch.

§ 28.

Gebühren.

Etwasige Gebühren, die für dieses Übereinkommen wider Erwarten bemessen werden sollten, trägt der Konzessionswerber.

§ 29.

Giltigkeit des Übereinkommens.

Das vorliegende Übereinkommen wird auf die Dauer der für die Bahn erteilten Konzession abgeschlossen; es erlischt aber, wenn die Bahn an eine dritte Person übergeht. Ausgenommen hiervon ist der Übergang an die für den Bau und Betrieb der Bahn in Aussicht genommene österreichische Aktiengesellschaft, deren Eintritt in das Übereinkommen die Gemeinde hiemit zustimmt. Mit diesem Eintritte erlöschen demnach alle Verbindlichkeiten des Landes Niederösterreich aus den vorstehend getroffenen Abmachungen, soweit sie sich nicht auf die Vergangenheit beziehen. In dem Verwaltungsrate dieser Gesellschaft erhält die Gemeinde eine Virilstimme.

B.

Vertrag, abgeschlossen zwischen dem Landesauschusse des Erzherzogtumes Österreich unter der Enns als Konzessionswerber der elektrisch zu betreibenden Lokalbahn Wien—Landesgrenze gegen Preßburg und der Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ in betreff der Bahnkreuzungen und der Frachtenbeförderung.

Im nachstehenden wird der erstgenannte Vertragsteil als „Konzessionswerber“ und die Lokalbahn Wien—Landesgrenze gegen Preßburg als „Bahn“, der zweitgenannte Vertragsteil als „Gemeinde Wien“ bezeichnet.

I.

Kreuzungen mit den städtischen Straßenbahnen.

§ 1.

Ausführung der Kreuzungen.

Alle Niveaure Kreuzungen mit den städtischen Straßenbahnen sind zweigleisig, und zwar wenn möglich in der Geraden und annähernd senkrecht herzustellen.

Die Kreuzungen der Oberleitung der Bahn mit den städtischen Straßenbahnen sind so auszuführen, daß der Betrieb derselben nicht gestört wird; die Oberleitungsdrähte der städtischen Straßenbahnen dürfen hierbei nicht zertrennt werden.

1. Über Verlangen der Gemeinde Wien hat der Konzessionswerber an den Kreuzungsstellen in die Oberleitung isolierte Kreuzungsstücke einzubauen, wobei die Polarität der Oberleitungen unbedingt die gleiche sein muß, oder die eingebauten auch wieder zu entfernen.

2. Die Detailpläne für die Kreuzungen (Oberbau und Oberleitung) wird der Konzessionswerber der Gemeinde Wien zur Erteilung der Zustimmung vorlegen.

§ 2.

Änderungen und Sicherungen an den städtischen Straßenbahnen.

Die Kosten aller durch den Bau und Betrieb der Bahn verursachten Abänderungen und Sicherungen an den städtischen Straßenbahnen fallen dem Konzessionswerber zur Last.

Die Gemeinde Wien wird alle neuen Kreuzungen samt elektrischer Ausrüstung mit neuem Materiale auf Kosten des Konzessionswerbers einbauen, wobei die Gemeinde Wien Art und Beschaffenheit der zu verwendenden Konstruktionen und Materialien unter Verständigung des Konzessionswerbers bestimmen wird. Der von der Gemeinde Wien zu bestimmende Wert des erübrigten Altmateriales wird dem Konzessionswerber gutgeschrieben.

Ferner fallen dem Konzessionswerber die Kosten für alle Maßnahmen zur Last, die den städtischen Straßenbahnen von der Behörde wegen der Kreuzung mit der Bahn aufgetragen werden.

§ 3.

Spätere Änderungen an den städtischen Straßenbahnen.

Wenn die Gemeinde Wien die Trasse ihrer Gleise im Bereiche der Kreuzungen ändert, wird der Konzessionswerber dagegen keine Einwendung erheben und die Kosten aller hiedurch an ihren Einrichtungen verursachten, von der Gemeinde Wien auszuführenden Arbeiten tragen, von denen er vorher zu verständigen ist.

§ 4.

Vorrang der städtischen Straßenbahnen.

Bei allen Kreuzungen haben die Wagen der städtischen Straßenbahnen den Vorrang vor denen der Bahn.

Nur den Fernzügen der Bahn, wenn sie als solche in dem der Gemeinde Wien bekanntzugebenden Fahrplane erscheinen und äußerlich gekennzeichnet sind, räumt die Gemeinde Wien auf jederzeit zulässigen Widerruf den Vorrang ein.

Der Konzessionswerber trägt die Kosten für die Verwendung von Angestellten der Gemeinde Wien bei Kreuzungen, sofern diese Verwendung nach Ermessen der Gemeinde Wien oder nach Weisung der Behörde notwendig ist, wovon die Gemeinde Wien den Konzessionswerber tunlichst rasch verständigen wird. Den Anordnungen dieser Angestellten hinsichtlich des Verkehrs an den Kreuzungen haben die Angestellten des Konzessionswerbers unbedingt Folge zu leisten.

Die Streckenaufsichtsorgane der Gemeinde Wien sind berechtigt, etwaige Ungehörigkeiten des Fahr- und Streckenpersonales der Bahn, die den Verkehr der städtischen Straßenbahnen beeinträchtigen können, abzustellen. Wenn ein Angestellter der Bahn den Anordnungen der Organe der Gemeinde Wien nicht Folge leistet, wird der Konzessionswerber über Anzeige der Gemeinde Wien gegen ihn nach Maßgabe der Dienstvorschriften der Bahn vorgehen.

§ 5.

Betriebsstörungen.

Betriebsstörungen, die durch die Bahn veranlaßt sind, hat sie gesäumt zu beheben.

Hiebei ist ihr etwa zuerst auf dem Plage eintreffendes Aufsichtsorgan solange berechtigt, die nötigen Verfügungen zu treffen, bis ein Aufsichtsorgan der städtischen Straßenbahnen zur Stelle ist; bei gleichzeitiger Anwesenheit beiderseitiger Aufsichtsorgane gebührt dem der städtischen Straßenbahnen die Leitung.

§ 6.

Entnahme elektrischer Energie.

Für die elektrische Energie, die die Bahn der Oberleitung der städtischen Straßenbahnen — wenn in ihr keine isolierten Kreuzungsstücke angebracht sind — bei den Kreuzungen entnimmt, wird der Konzessionswerber der Gemeinde Wien eine angemessene Vergütung leisten, die auf Grund von Probemessungen und eines Strompreises von 15 h (fünfzehn Heller) per Kilowattstunde mit einem Pauschalbetrage für jeden Zug und jede Kreuzung vereinbart werden wird.

§ 7.

Erhaltung der Kreuzungen.

Die Erhaltung der Kreuzungen (Bahnkörper, Gleise, Oberleitung, Pflasterung etc.) besorgt die Gemeinde Wien nach ihrem alleinigen Ermessen und auf Kosten des Konzessionswerbers, wird ihn aber, wenn möglich, vorher verständigen.

§ 8.

Beseitigung von Kreuzungen.

Bei Beseitigung einer Kreuzung stellt die Gemeinde Wien den früheren Zustand auf Kosten des Konzessionswerbers her; das hiebei sich ergebende Material oder dessen von der Gemeinde Wien zu bestimmender Wert fällt dem Konzessionswerber zu.

§ 9.

Künftige Kreuzungen.

Der Konzessionswerber ist verpflichtet, die Kreuzung seiner Bahn durch neu errichtete Straßenbahnlinien der Gemeinde Wien unter den Bestimmungen dieses Vertrages zuzulassen. Diese Bestimmungen finden auch auf bestehende oder neu errichtete Automobilstellwagenlinien sinngemäße Anwendung.

II.

Beförderung von Güterwagen der städtischen Straßenbahnen durch die Bahn.

§ 10.

Beförderung von Frachten für die Gemeinde.

Über Verlangen der Gemeinde wird der Konzessionswerber auf der im Wiener Gemeindegebiete gelegenen Strecke der Bahn, und zwar nach Maßgabe der ihm nach dem Eisenbahnbetriebsreglement zustehenden Rechte und Pflichten, die Beförderung von Güterwagen der städtischen Straßenbahnen

- a) zum Transporte von Koks aus den städtischen Gaswerken für Wohlfahrtsanstalten der Gemeinde Wien ohne Entgelt, jedoch gegen Vergütung der Kosten der elektrischen Energie,
- b) zum Transporte von Kohle und sonstigen Materialien für den eigenen Bedarf der Gemeinde zu den jeweils geltenden Bestimmungen für den Regiefrachtsatz der k. k. Staatsbahnen,
- c) zum Transporte sonstiger Frachten auf Grund besonders zu treffender Vereinbarungen übernehmen.

In allen vorbezeichneten Fällen wird die Gemeinde Wien die notwendigen Einbindungen der Gleise und Oberleitungen auf ihre Kosten durchführen.

§ 11.

Spurweite und Kissenweite.

Der Konzessionswerber stellt die Gleise der Bahn mit einer Spurweite von 1435 mm — 10 mm unter der Lauffläche gemessen — her; die zulässigen Kissenweiten sind in dem Uebereinkommen in betreff der Straßenbenützung festgesetzt.

III.

Gemeinsame Bestimmungen.

§ 12.

Ansprüche dritter Personen, die infolge von Ereignungen beim Verkehre auf den Kreuzungen erhoben werden, gehen zu Lasten jenes Vertragsteiles, bei dessen Betriebe die Ereignung eingetreten ist.

Ist die Ereignung durch ein Zusammenwirken beider Betriebe verursacht worden, so belasten Ansprüche dritter Personen nur jenen Vertragsteil, dessen Organe die Ereignung durch ihr Verschulden herbeigeführt haben.

Trifft in einem solchen Falle beiderseitige Organe ein Verschulden oder läßt sich ein Verschulden nicht feststellen, so haben beide Vertragsteile den Anspruch gemeinschaftlich, und zwar je zur Hälfte zu befriedigen.

Wenn gegen einen Vertragsteil Ansprüche dritter Personen geltend gemacht werden, die nach den vorstehenden Bestimmungen ganz oder teilweise den anderen Vertragsteil treffen können, darf ein Vergleich über die Entschädigung nur im Einvernehmen beider Vertragsteile abgeschlossen werden. Sollte in einem solchen Falle über eine Entschädigung ein Rechtsstreit anhängig werden, so hat der geklagte Vertragsteil dem anderen den Streit zu verkünden. In demselben Verhältnisse, in welchem ein Vertragsteil die durch Urteil oder gerichtlichen Vergleich festgesetzte Entschädigung zu tragen hat, fallen ihm auch die Prozeßkosten einschließlich der Vertretungskosten des geklagten Vertragsteiles zur Last.

Wenn infolge eines Unfalles beim Betriebe auf den Kreuzungen oder Péagestrecken Angestellte oder Arbeiter der Gemeinde Wien eine Körperverletzung erleiden oder getötet werden, finden folgende Bestimmungen Anwendung:

In nachstehenden Fällen:

- a) wenn der Unfall nur durch oder bei dem Betriebe des Konzessionswerbers eingetreten ist;
- b) wenn der Unfall durch ein Zusammenwirken der Bahn und der städtischen Straßenbahnen eingetreten ist und die Organe der Bahn ihn durch ein Verschulden herbeigeführt haben;
- c) wenn der Unfall durch ein Zusammenwirken der Bahn und der städtischen Straßenbahnen eingetreten ist und wenn er entweder durch höhere Gewalt verursacht worden ist oder die beiderseitigen Organe hierbei ein Verschulden trifft, hat der Konzessionswerber der Gemeinde einen Ersatz für jene Unfallsentschädigungen zu leisten, die sie aus dem Titel der von ihr gemäß § 4 des Gesetzes vom 28. Dezember 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, übernommenen Unfallversicherung ihres Personales den betreffenden Angestellten, Arbeitern oder deren Angehörigen auszubehalten verpflichtet ist.

Der Ersatz besteht in den Fällen a) und b) aus dem ganzen Betrage, im Falle c) aus der Hälfte der von der Gemeinde zu gewährenden Unfallsentschädigung.

Bei der Festsetzung der Unfallsentschädigung wird die Gemeinde im Einvernehmen mit dem Konzessionswerber vorgehen. Sollte über eine solche Entschädigung ein Rechtsstreit anhängig werden, so gelangen die oben angeführten Bestimmungen zur Anwendung.

§ 13.

Arbeiten auf Rechnung des Konzessionswerbers.

Die von der Gemeinde Wien auf Kosten und im Einvernehmen mit dem Konzessionswerber zu bewirkenden Arbeiten kann die Gemeinde Wien nach Wahl entweder in eigener Regie oder durch einen Unternehmer ausführen. Für die in eigener Regie der Gemeinde Wien ausgeführten Arbeiten wird die Gemeinde Wien dem Konzessionswerber die Selbstkosten nebst einem 15%igen Zuschlag auf die Arbeits- und Fuhrersöhne, für die von einem Unternehmer ausgeführten Arbeiten die an ihn bezahlten Preise nebst 5% Zuschlag berechnen.

Die erforderlichen Materialien wird die Gemeinde Wien dem Konzessionswerber zum Selbstkostenpreise mit 5% Zuschlag in Rechnung stellen.

IV.

Schlußbestimmungen.

§ 14.

Auflösung des Vertrages.

Bei Endigung des Vertrages ist die Gemeinde Wien die Kreuzungen gemäß § 8 zu beseitigen berechtigt.

§ 15.

Dauer des Vertrages.

Dieser Vertrag erlischt erst gleichzeitig mit dem zwischen dem Konzessionswerber und der Gemeinde Wien abgeschlossenen Übereinkommen in betreff der Straßenbenützung. Demgemäß tritt auch die für den Bau und Betrieb der Bahn in Aussicht genommene österreichische Aktiengesellschaft in den vorliegenden Vertrag ein.

Mit diesem Eintritte erlöschen demnach alle Verbindlichkeiten des Landes Niederösterreich aus den vorstehend getroffenen Abmachungen, soweit sie sich nicht auf die Vergangenheit beziehen.

§ 16.

Streitigkeiten.

Für alle aus diesem Vertrage etwa entstandenen Rechtsstreitigkeiten, welche nicht kraft des Gesetzes vor einen ausschließlichen besonderen Gerichtsstand gehören, sind in erster Instanz die sachlich zuständigen Gerichte am Sitze der Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ allein kompetent.

§ 17.

Sollten für diesen Vertrag wider Erwarten Gebühren bemessen werden, so fallen sie dem Konzessionswerber zur Last.

C.

Vertrag, abgeschlossen zwischen dem Landesauschusse des Erzherzogtumes Österreich unter der Enns als Konzessionswerber der elektrisch zu betreibenden Lokalbahn Wien — Landesgrenze gegen Preßburg und der Firma „Gemeinde Wien — städtische Elektrizitätswerke“ in betreff der Lieferung elektrischer Energie.

Im nachstehenden wird der erstgenannte Vertragsteil als „Konzessionswerber“ und die Lokalbahn Wien — Landesgrenze gegen Preßburg als „Bahn“, der zweitgenannte Vertragsteil als „Gemeinde Wien“ bezeichnet.

§ 1.

Die Gemeinde Wien liefert aus den städtischen Elektrizitätswerken elektrische Energie

- a) für den Bahnbetrieb in der Strecke Wien — Schwedat als Gleichstrom von derselben Spannung wie für die städtischen Straßenbahnen,
- b) für den Bahnbetrieb in der Strecke Schwedat bis Engerau (Vigetalu) und für die Abgabe an Dritte außerhalb Wiens aus dem für den Bahnbetrieb erforderlichen Leitungen als einphasigen Wechselstrom von noch zu vereinbarenden Periodenzahl und Spannung und
- c) auf Verlangen des Konzessionswerbers für den eigenen Bedarf der Bahn und für die Abgabe elektrischer Energie an Dritte außerhalb Wiens als Drehstrom von 48 Sekundenperioden und ungefähr 5000 Volt Spannung,

unter den Bedingungen dieses Vertrages.

§ 2.

Der Gleichstrom wird an der Schaltwand der betreffenden Gleichstromerzeugungsstelle, der Einphasenwechselstrom an der Schaltwand der betreffenden Wechselstromerzeugungsstelle oder ab Sekundärklemme der in der Wechselstromerzeugungsstelle zum Zwecke der Spannungserhöhung errichteten Transformatoranlage, der Drehstrom an der Schaltwand der Zentrale Simmering gemessen.

Die Messung geschieht durch Kontrollapparate, von denen jeder Vertragsteil einen beizustellen hat.

Das arithmetische Mittel beider Ablesungen gibt den rechnungsmäßigen Verbrauch an.

Im Falle die Angaben eines der beiden Zähler von einem Vertragsteile angezweifelt werden, ist dieser Zähler einer behördlichen Nachrechnung zu unterziehen und haben inzwischen die Ablesungen von dem verbleibenden Zähler Gültigkeit.

Die Kosten der Nachrechnung des Zählers zahlt dessen Eigentümer, soferne die Fehlerhaftigkeit des Zählers behördlich festgestellt wurde, sonst der andere Vertragsteil.

Im Falle des Defektwerdens beider Zählapparate ist für die betreffende Zeit jenes Quantum elektrischer Energie zu vergüten, welches dem Durchschnitte des Stromkonsumes der drei vorangegangenen Monate entspricht.

Die Gemeinde Wien hat die Speiseleitungen, u. zw. für den Gleichstrom von den Erzeugungsstellen bis zu den im Einvernehmen festzustellenden Speisepunkten der Fahrdrathleitung mit Ausnahme der Anschlußleitungen vom Speisekasten bis zum Fahrdrath, für den Einphasen-Wechselstrom und den Drehstrom von der Erzeugungsstelle bis zu je einer im Einvernehmen zu ermittelnden Abgabestelle nächst der Wiener Gemeindegrenze auf Kosten der Gemeinde Wien mit den von dem Konzessionswerber und der Direktion der städtischen Elektrizitätswerke im Einvernehmen zu ermittelnden Minimalquerschnitten herzustellen.

Wenn die Gemeinde Wien zur Fortleitung des einphasigen Wechselstromes oder des Drehstromes von der Erzeugungsstelle bis zur Gemeindegrenze unterirdisch verlegte Kabelleitungen anwendet und dort Übergangstationen zur Überführung der unterirdisch geführten Leitungen in oberirdische errichtet, tragen der Konzessionswerber und die Gemeinde Wien die Herstellungskosten dieser Übergangstationen samt allen inneren Einrichtungen je zur Hälfte.

Im Falle der Konzessionswerber auch der Lieferung von Drehstrom bedarf, wird er ihn von der Gemeinde Wien beziehen und leistet dann dafür Gewähr,

- a) daß die Abnahme einer Leistung von mindestens 50 Kilowatt an der Schaltwand der Zentrale Simmering durch jährlich 1750 Stunden gesichert ist und
- b) daß der jährliche, das unter a) bezeichnete Maß übersteigende Verbrauch an elektrischer Energie dem Produkte gleichkommt, das sich aus der von Fall zu Fall angemeldeten und auf Grund der Beobachtungen im Einvernehmen richtig zu stellenden, an der Schaltwand der Zentrale Simmering abzugebenden Höchstleistung in Kilowatt multipliziert mit einer jährlichen Benützungsdauer von 1750 Stunden ergibt.

Wird der unter a) oder der unter b) angeführte Mindestverbrauch nicht erreicht, so vergütet der Konzessionswerber der Gemeinde Wien den fehlenden Verbrauch mit den im § 3 für Drehstrom festgesetzten Preisen.

Die unter a) und b) bezeichnete Gewährleistung beginnt erst zwei Jahre, nachdem die Lieferung von Drehstrom ihren Anfang genommen hat.

§ 3.

Der Strompreis beträgt für die gesamte nach § 2 gemessene elektrische Energie — Drehstrom ausgenommen — 11 h (elf Heller) pro Kilowattstunde.

Der Preis des Drehstromes beträgt unabhängig von dem Verwendungszwecke bis zu einer jährlichen Benützungsdauer von 2250 Stunden 11 h (elf Heller) pro Kilowattstunde und ermäßigt sich bei einer jährlichen Benützungsdauer

von mehr als 2250 Stunden auf	10·5 Heller
von mehr als 2500 Stunden auf	10 Heller
von mehr als 3000 Stunden auf	9·5 Heller
von mehr als 3500 Stunden auf	9 Heller
von mehr als 4000 Stunden auf	8·5 Heller.

Die Benützungsdauer ergibt sich aus dem Jahresverbrauche in Kilowattstunden, geteilt durch die von einem Maximumzeiger angegebene Höchstbelastung in Kilowatt.

Letztere wird nur von 4 Uhr nachmittags bis 7 Uhr abends während der Zeit vom 15. September bis 15. März festgestellt.

Bis zur Ermittlung der Höchstbelastung wird die Kilowattstunde mit 11 Heller berechnet.

§ 4.

Allen im § 3 festgesetzten Preisen ist ein Preis von 22 Kronen per Tonne Ostrau-Karwiner Förderkohle loco Elektrizitätswerk und ein mittlerer Heizwert von 6300 Kalorien zugrunde gelegt. Änderungen des von der Gemeinde Wien innerhalb eines Jahres bezahlten durchschnittlichen Preises der Heizwerteinheit um mehr als + 10% führen auch eine Erhöhung oder Herabminderung des Preises der elektrischen Energie für dasselbe Jahr um ein Viertel des Prozentsatzes herbei, um den sich der Preis der Heizwerteinheit erhöht oder herabgemindert hat.

Im Falle die Gemeinde Wien einem anderen Bahnunternehmen mit gleichem oder um 10% höherem oder niederem Stromverbrauche und gleichartigem Strombezuge einen niedrigeren Einheitspreis als 11 h pro Kilowattstunde einräumt, wird sie auch dem Konzessionswerber zumindest eine gleiche Ermäßigung zugestehen.

Wenn jedoch für ein solches Bahnunternehmen ausschließlich einphasiger Wechselstrom oder ausschließlich Drehstrom zur Lieferung gelangt, so tritt diese Ermäßigung nicht ein.

Für den Fall, als nach Ablauf von 15 Jahren durch eine Änderung der Betriebsart der städtischen Elektrizitätswerke oder durch technische Errungenschaften eine wesentliche Herabsetzung der Stromerzeugungskosten der städtischen Elektrizitätswerke eingetreten sein sollte, wird eine neuerliche Verhandlung über den Strompreis in Aussicht genommen.

Im Falle der Einführung von Steuern auf die Erzeugung oder Abgabe elektrischer Energie erhöht sich der Strompreis im Verhältnis der steuerpflichtigen Gesamtabgabe an Kilowattstunden aus dem Netze der städtischen Elektrizitätswerke zum steuerpflichtigen Verbrauch an Kilowattstunden der Bahn, einschließlich des Verbrauches Dritter; andererseits kommen dem Konzessionswerber auch etwaige allgemeine Steuerbegünstigungen für die Stromlieferungen zu Bahnzwecken zugute.

§ 5.

Wenn Störungen in der Lieferung der elektrischen Energie eintreten, haftet die Gemeinde Wien nicht für den hiedurch verursachten Schaden oder Gewinnentgang, soferne sie nachweisen kann, daß ihre Werke oder deren Verwaltung kein Verschulden trifft; Streik wird nicht als Verschulden angesehen.

§ 6.

Der Konzessionswerber wird die Masten der Bahn derart einrichten, daß an ihnen Drehstrom-Hochspannungsleitungen angebracht werden können.

§ 7.

Die auf Grund der monatlichen Zählerablesungen aufgestellte Rechnung wird von dem Konzessionswerber binnen 30 Tagen nach Erhalt auf dem von der Gemeinde Wien noch anzugebenden Wege bezahlt werden.

§ 8.

Dieser Vertrag erlischt erst gleichzeitig mit dem zwischen dem Konzessionswerber und der Gemeinde Wien abgeschlossenen Übereinkommen in betreff der Straßenbenützung.

Demgemäß tritt auch die für den Bau und Betrieb der Bahn in Aussicht genommene österreichische Aktiengesellschaft in den vorliegenden Vertrag ein.

Mit diesem Eintritte erlöschen demnach alle Verbindlichkeiten des Landes Niederösterreich aus den vorstehend getroffenen Abmachungen, soweit sie sich nicht auf die Vergangenheit beziehen.

§ 9.

Für alle aus diesem Vertrage etwa entspringenden Rechtsstreitigkeiten, welche nicht kraft des Gesetzes vor einen ausschließlichen besonderen Gerichtsstand gehören, sind in erster Instanz die sachlich zuständigen Gerichte am Sitze der Gemeinde Wien allein kompetent.

§ 10.

Sollten für diesen Vertrag wider Erwarten Gebühren bemessen werden, so fallen sie dem Konzessionswerber zur Last.

D.

Zwischen dem Landesaussschusse des Erzherzogtumes Österreich unter der Enns als Konzessionswerber der elektrisch zu betreibenden Lokalbahn Wien—Landesgrenze gegen Preßburg und der Gemeinde Wien, und zwar der letzteren auch als Verwalterin des Wiener allgemeinen Versorgungsfonds, wird zufolge Gemeinderatsbeschlusses vom 29. November 1910 folgender Vertrag in betreff der Benützung von städtischen Privat- und Fondsgründen abgeschlossen, in dem der ersterwähnte Vertragsteil als „Konzessionswerber“ und die obgedachte Lokalbahn als „Bahn“ bezeichnet wird.

§ 1.

Die Gemeinde Wien gestattet dem Konzessionswerber unter den in diesem Vertrage enthaltenen Bedingungen und auf die Dauer der zwischen der Gemeinde Wien und dem Konzessionswerber gleichzeitig abgeschlossenen Übereinkommens in betreff der Straßenbenützung die Benützung

- a) der in ihrem grundbücherlichen Eigentume stehenden Gründe,
- b) der im grundbücherlichen Eigentume des Wiener allgemeinen Versorgungsfonds stehenden Gründe des Fondsgutes Ebersdorf a. d. D.

in der Strecke von der Staatsbahnbrücke im XI. Bezirke bis zur Grenze des Wiener Gemeindegebietes, soweit sie zur Anlage und zum Betriebe der Bahn samt Nebenanlagen nach der im beigehefteten Plane dargestellten Trasse erforderlich sind.

§ 2.

Für diese Gestattung und für die der Gemeinde Wien daraus erwachsenden Nachteile bei der Verpachtung der Gründe leistet der Konzessionswerber an die Gemeinde eine einmalige Entschädigung, die für die im § 1 unter a) bezeichneten Grundflächen mit K 2⁵⁰, d. i. zwei Kronen fünfzig Heller per m²,

für die im § 1 unter b) bezeichneten Grundflächen mit K 3[—], d. i. drei Kronen per m² vereinbart wird.

§ 3.

Der Konzessionswerber bezahlt binnen sechs Monaten nach Abschluß dieses Vertrages einen Betrag von 41.000 K (Einundvierzigtausend Kronen) an die Gemeinde; nach Fertigstellung der Bahn wird das tatsächlich beanspruchte Ausmaß der Grundflächen im Wege einer einverständlichen Vermessung festgesetzt und sodann die Abrechnung gepflogen. Die hieraus sich ergebende Zahlung wird ohne Verzug geleistet.

§ 4.

Die Gemeinde Wien wird den Pächtern der im § 1 bezeichneten Grundflächen unter Anwendung der ihr aus den Bestandverträgen zustehenden kürzesten Kündigungsfrist kündigen und dem Konzessionswerber die Grundflächen nach Ablauf der Kündigungsfrist zur Benützung übergeben.

Sollte der Konzessionswerber die Grundflächen schon in einem früheren Zeitpunkte benützen wollen, so hat er mit den Pächtern die nötigen Vereinbarungen zu treffen und sie auf eigene Kosten für alle Nachteile zu entschädigen, die ihnen aus der vorzeitigen Räumung erwachsen.

§ 5.

Vom Baubeginne an werden die Grundflächen, deren Benützung dem Konzessionswerber in diesem Vertrage eingeräumt wird, den im § 1 des zwischen ihm und der Gemeinde Wien abgeschlossenen Straßenbenützung-Übereinkommens unter a) b) angeführten Grundstücken des öffentlichen Gutes gleichgestellt, so daß die auf ihnen befindlichen Bahnstrecken auch jenem Straßenbenützung-Übereinkommen unterliegen.

§ 6.

Der Konzessionswerber hat die infolge des Baues, des Bestandes und des Betriebes der Bahn notwendigen Abänderungen und Ergänzungen der Bewässerungs- und Entwässerungsanlagen, ferner die nötigen Abfriedungen entlang der Bahnanlage, endlich die nötigen Übergänge und Überfahrten über den Bahnkörper und überhaupt alle Maßnahmen, die zur zweckmäßigen und möglichst ungehinderten Bewirtschaftung der an die Bahn angrenzenden und der Gemeinde oder dem Fondsgute verbleibenden Grundflächen erforderlich sind, auf seine Kosten und im Einvernehmen mit der Gemeinde Wien durchzuführen.

Sollte der KonzeSSIONSwerber bei den Überfahrten und Übergängen Schranken selbst anbringen wollen oder infolge behördlichen Auftrages anbringen müssen, so hat er die Gemeinde für die ihr hierdurch erwachsenden Nachteile zu entschädigen.

§ 7.

Der KonzeSSIONSwerber wird nach Durchführung seiner Grundeinklösungen der Gemeinde Wien nach ihrer Wahl aus den Grundstücken, die er von Dritten erworben hat, lastenfrem in das grundbücherliche Eigentum übertragen und ihr übergeben:

- a) solche, für die noch keine Baulinien bestimmt sind,
- b) solche, die nach den genehmigten Baulinien nicht in öffentliche Straßen oder Plätze fallen,
- c) solche, die nach den genehmigten Baulinien zwar in öffentliche Straßen oder Plätze fallen, aber erst aus Anlaß von Parzellierungen oder einer Verbauung nächst ihnen gemäß der Bauordnung in das Verzeichnis für öffentliches Gut zu übertragen sind.

Diese Verpflichtung erstreckt sich nicht auf künftige Straßengründe, die der KonzeSSIONSwerber aus Anlaß der Verbauung oder Parzellierung ihm verbleibender Baugründe nach der Bauordnung abzutreten hätte. Solche Gründe sind unentgeltlich und lastenfrem in das Verzeichnis für öffentliches Gut zu übertragen und der Gemeinde zu übergeben.

Die Gemeinde Wien wird den KonzeSSIONSwerber für die im ersten Absätze bezeichneten Grundflächen mit dem Preise von K 2·50, d. i. zwei Kronen fünfzig Heller per m² für die unter a) und c) erwähnten, und zum Preise von K 7·50, d. i. sieben Kronen fünfzig Heller per m² für die unter b) erwähnten Grundflächen entschädigen.

Über die vorstehende Vereinbarung wird, nachdem die Gemeinde Wien ihre Wahl getroffen hat, ein Vertrag errichtet werden.

§ 8.

Beide Vertragsteile verzichten auf die Anfechtung des Vertrages wegen Verletzung über die Hälfte des wahren Wertes.

§ 9.

Sollten aus diesem Vertrage wider Erwarten Gebühren vorgeschrieben werden, so gilt folgendes: Die Gemeinde Wien übernimmt die Gebühren hinsichtlich jener Grundflächen, die gemäß § 7 in ihr grundbücherliches Eigentum übertragen werden; alle übrigen Gebühren fallen dem KonzeSSIONSwerber zur Last.

§ 10.

Dieser Vertrag erlischt gleichzeitig mit dem zwischen der Bahn und der Gemeinde Wien abgeschlossenen Übereinkommen in betreff der Straßenbenützung; demgemäß tritt auch die für den Bau und Betrieb der Bahn in Aussicht genommene österreichische Aktiengesellschaft in den vorliegenden Vertrag ein.

Mit diesem Eintritte erlöschen demnach alle Verbindlichkeiten des Landes Niederösterreich aus den vorstehend getroffenen Abmachungen, soweit sie sich nicht auf die Vergangenheit beziehen.

§ 11.

Für alle aus diesem Vertrage etwa entstehenden Rechtsstreitigkeiten, die nicht kraft des Gesetzes vor einen ausschließlichen besonderen Gerichtsstand gehören, sind in erster Instanz die sachlich zuständigen Gerichte am Sitze der Gemeinde Wien allein kompetent.

Das Detailprojekt für die österreichische Teilstrecke kam im November 1910 zur Traffenrevision, Stationskommission, politischen Begehung und Enteignungsverhandlung unter Ausschaltung der Strecken km 5·6/7 und 10·1/2—11·4/8.

Hierbei stellten die Vertreter der Gemeinde Wien eine Reihe allgemeiner und besonderer Bedingungen; von ersteren werden folgende hervorgehoben:

I. Der KonzeSSIONSwerber hat sich mit den beiliegenden Verträgen und zwar:

- a) mit dem Übereinkommen in betreff der Straßenbenützung,
- b) mit dem Vertrage betreffend die Bahnkreuzungen und die Frachtenbeförderung,
- c) mit dem Vertrage betreffend die Stromlieferung aus den städtischen Elektrizitätswerken,
- d) mit dem Vertrage betreffend die Benützung von im grundbücherlichen Eigentume der Gemeinde Wien und des Wiener allgemeinen Versorgungsfonds stehenden Gründen (siehe oben unter A—D)

einverstanden zu erklären.

II. Weiters werden auf Grund der unter I angeführten Verträge schon jetzt folgende Bedingungen gestellt:

A. Zur Stationskommission.

1. Sollten sich aus der Bezeichnung der Haltestellen irgendwelche Unzukömmlichkeiten ergeben, so ist sie entsprechend zu ändern.
2. In km 9-7/9-9 ist eine Frachtauf- und -abgabestation zu errichten. Die Personenhaltestelle Kaiser-Ebersdorf hat jedoch aufrecht zu bleiben.

B. Zur politischen Begehung.

1. Die Details der Höhenlage und Situation sind mit dem Stadtbauamte zu vereinbaren.
2. Die Rohrmaße sind in bestehenden Straßen — von Ausnahmefällen abgesehen — derart aufzustellen, daß die Sockel 30 cm hinter dem Trottoirrande zurückstehen. In Straßen mit Alleen sind sie in die Fluchten der Bäume zu stellen. Behufs Bestimmung der Standorte der Maste ist ein Projekt (Plan 1:1000) dem Magistrate vorzulegen.
3. Für jede Wartehalle ist ein Detailprojekt vorzulegen, das auch die hiesfür eventuell nötige Ausgestaltung der Straße an der betreffenden Stelle zu umfassen hat.
4. Die nötigen Abänderungen städtischer Gartenanlagen und Baumpflanzungen werden von der Gemeinde besorgt werden. Bei den Ausgängen der Gartenanlagen, an denen die Bahn vorüberfährt, sind über Verlangen der Gemeinde Schutzgitter aufzustellen.
5. Der freie Zugang zu den städtischen Bädern im Donaukanale sowie deren Betrieb darf nicht behindert werden; über Verlangen der Gemeinde sind die Zugänge zu den Bädern entsprechend zu sichern, um eine Gefährdung der Besucher zu vermeiden.
6. Auf die Erhaltung der gekreuzten Wege und Wasserläufe hat das Straßenbenützungsbereinkommen Anwendung zu finden. Das Verzeichnis dieser Objekte ist dementsprechend richtig zu stellen.
7. Die allenfalls erforderlichen Änderungen oder Verstärkungen und Ergänzungen der öffentlichen Beleuchtung wird die Gemeinde durchführen.
8. Unter Beziehung auf die §§ 9 und 11 des Übereinkommens in betreff der Straßenbenützung wird im Interesse der städtischen Wasserleitungen folgendes bedungen:
 - a) Städtische Wasserleitungsrohre sind, falls sie in ihrer Längsrichtung unter oder zwischen oder unmittelbar neben die Gleise fallen, aus der Gleisanlage zu verlegen und zwar so, daß die horizontale Entfernung der Rohrachse von der benachbarten äußersten Schienenkante mindestens 1 m beträgt. In solchen Fällen muß der Rohrgraben mit Schottermaterial ausgefüllt werden. Beträgt jedoch diese Entfernung des Rohres in seiner neuen Lage von der Schiene mehr als 2 m, so entfällt die Schotterbettung.
 - b) Die später angeführten großen Wasserrohrstränge sind an den Kreuzungsstellen durch Mauern aus Ziegelmauerwerk oder Beton zu sichern. Diese Mauern, deren Stärke je nach Tiefenlage in jedem einzelnen Falle bestimmt werden wird, sind zu beiden Seiten des Rohrstranges auszuführen. Ihre Länge muß 1 m beiderseits über die Gleisbreite, ihre Höhe bei einer Fundamentstiefe von 30 cm unter Rohrunterkante mindestens 40 cm über Rohroberkante, erforderlichenfalls auch noch höher reichen. Zwischen Rohr und Mauer muß eine Entfernung von mindestens 50 cm bestehen. Der Raum zwischen den Mauern muß eine Schotterfüllung erhalten, in welche 40 cm ober der Rohroberkante eine Dachpappenabdeckung einzulegen ist. Zur Entlastung der Rohre sind unter den Gleisen gemauerte Gewölbe oder Eisenbetonröste herzustellen, die auf den Mauern ihr Auflager finden.
 - c) Wenn in einzelnen Fällen örtliche Verhältnisse den unter b) und c) gestellten Bedingungen entgegenstehen sollten, so ist vor Durchführung der Gleislegung rechtzeitig das Einvernehmen mit der Sachabteilung VII a des Stadtbauamtes zwecks Bestimmung anderweitiger Sicherungen zu pflegen.
 - d) Alle Arbeiten an den Rohrsträngen selbst werden von der Gemeinde Wien durchgeführt werden.
9. Im Interesse der städtischen Gaswerke werden, und zwar gleichfalls unter Beziehung auf die §§ 9 und 11 des Übereinkommens in betreff der Straßenbenützung folgende Bedingungen gestellt:
 - a) An allen Kreuzungsstellen der Gleisanlage mit den städtischen Gasrohrleitungen sind die Rohrleitungen durch Aushebung eines Grabens bis 30 cm unter Rohrunterkante bloßzulegen. Die Grabenlänge muß die Gleisbreite beiderseits um mindestens 1 m übergreifen. Der Rohr-

graben muß bis 30 cm über die Rohroberkante mit Schotter ausgefüllt werden, worauf die Baugrube in ihrer ganzen Länge und Breite eine Abdeckung aus gut geteilter Dachpappe zu erhalten hat. Hierauf ist der restliche Teil des Grabens mit Schotter auszufüllen.

b) Sollte sich bei dem im Punkte a) geforderten Freilegen des Rohrstranges zeigen, daß die Tiefenlage der Rohroberkante gegen die Schienenunterkante weniger als 1 m beträgt, so ist bei Rohrsträngen von 22 mm Durchmesser und darunter die Rohroberkante durch Tieferlegen des Rohrstranges auf dieses Mindestmaß zu bringen.

c) Rohrstränge von einem Durchmesser von 200 mm und darunter sind, falls sie in ihrer Längsrichtung unter oder zwischen oder unmittelbar neben die Gleise fallen, aus der Gleisanlage zu verlegen und zwar so, daß die horizontale Entfernung der Rohrachse von der benachbarten äußersten Schienenkante mindest 1 m beträgt. In solchen Fällen muß der Rohrgraben mit Schottermaterial ausgefüllt werden. Beträgt jedoch die Entfernung des Rohres in seiner neuen Lage von der Schiene mehr als 2 m, so entfällt die Schotterbettung.

d) Die Rohrstränge von 700 und 1200 mm Durchmesser sind an den Kreuzungsstellen durch Mauern aus Ziegelmauerwerk oder Beton zu sichern. Diese Mauern, deren Stärke je nach Tiefenlage in jedem einzelnen Falle bestimmt werden wird, sind zu beiden Seiten des Rohrstranges auszuführen. In ihrer Länge müssen sie 1 m beiderseits über die Gleisbreite greifen. Die Mauern müssen 30 cm unter Rohrunterkante und mindestens 40 cm über Rohroberkante, erforderlichenfalls auch noch höher reichen. Zwischen Rohr und Mauer muß eine Entfernung von mindestens 50 cm bestehen. Der Raum zwischen den Mauern muß eine Schotterfüllung erhalten, in welche 40 cm ober der Rohroberkante eine Dachpappenabdeckung einzulegen ist.

Zur Entlastung der Rohre sind unter den Gleisen gemauerte Gewölbe oder Eisenbetonröhre herzustellen, die auf den Mauern ihr Auflager finden.

e) Wenn in einzelnen Fällen örtliche Verhältnisse den unter a) bis d) gestellten Bedingungen entgegenstehen sollten, so ist vor Durchführung der Gleislegungen rechtzeitig das Einvernehmen mit der Direktion der städtischen Gaswerke zwecks Bestimmung anderweitiger Sicherungen zu pflegen.

f) Alle Arbeiten an den Rohrsträngen selbst werden von der Gemeinde Wien durchgeführt werden.

10. Im Interesse der Kanäle, insbesondere der in Verwaltung der Gemeinde stehenden Hauptsammellkanäle beiderseits des Wienflusses und des Donaukanales wird bedungen, daß die Fördermächt der Sandfanganlage im rechten Wienflußsammellkanale bei km 0·8 (bei dem Gebäude der Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft) sowie des Hauptsammellkanales rechts der Donau von km 2·6—6·6 (Weiße Gärber, Erdberger und Simmeringer Lände) im Falle des Erfordernisses entsprechend abgeändert werden. Diese Arbeiten werden von der Gemeinde Wien selbst durchgeführt werden. Wenn sich aus diesen Änderungen Mehrkosten bei dem Betriebe (insbesondere bei der Räumung) ergeben, fallen sie dem Konzessionswerber zur Last.

11. Im Interesse der städtischen Elektrizitätswerke werden folgende allgemeine Bedingungen gestellt:

a) Alle Veränderungen am Kabelneze sind durch die Organe der städtischen Elektrizitätswerke vorzunehmen.

b) Die erforderlichen Veränderungen an Schiebern und Einspeisemächt der Wasserleitungskanäle der Zentrale Simmering werden von den städtischen Elektrizitätswerken durchgeführt werden.

13. Soweit die Bahn auf eigenem Bankett verläuft und mit Bignolschienen ausgerüstet ist, sind im Bedarfsfalle weitere und entsprechende Übergänge, und zwar je nach Wahl der Gemeinde durch Auspflasterung oder Einschotterung bis zur Schienenoberkante herzustellen.

15. Die weiteren, vom Standpunkte der städtischen Ämter und Unternehmungen zu stellenden Detailbedingungen, insbesondere auch die Aufstellungsorte der Rohrmaße, werden im Wege von Kommissionen bekanntgegeben werden, um deren Abhaltung der Konzessionswerber rechtzeitig anzufuchen hat.

Die sämtlichen von der Gemeinde gestellten Bedingungen wurden vom Konzessionswerber vollinhaltlich angenommen.

Hinsichtlich Benützung der Vorkaisflächen sowie eines Teiles der für den Umschlagplatz an der Erdberger Lände eingelösten Gründe leitete das Bahnunternehmen Verhandlungen mit der Kommission für Verkehrsanlagen, bezw. der Donauregulierungskommission ein, die im Berichtsjahre nicht mehr zum Abschlusse gelangten.

III. Lokalbahngesetz.

Am 8. August 1910 (R.-G.-Bl. Nr. 63) wurde ein neues Gesetz über Bahnen niederer Ordnung erlassen.

d) Brücken.

I. Neubau bzw. Rekonstruktion von Brücken und Stegen.

1. Donauflößbrücken.

Kaiser Franz Josephs-Brücke. — Um den neuen Gasbehälter im XX. Bezirke mit Gas aus dem neuen Gaswerke in Leopoldbau speisen zu können, andererseits um den XXI. Bezirk mit Hochquellenwasser zu versorgen, wurde die Überführung von größeren Gas- und Wasserleitungsrohrsträngen über die Kaiser Franz Josephs-Brücke notwendig.

Mit Rücksicht auf die geringe Tragfähigkeit der Brücke mußte jedoch vorher die Brücke durch Auswechslung des Steinpflasters auf den Stromfeldern gegen ein Holzstöckelpflaster sowie durch Auswechslung des Steinpflasters auf den Inundationsfeldern gegen ein Pflaster mit niedrigeren Steinen entlastet, andererseits die Tragkonstruktion verstärkt werden.

Zunächst wurde die Holzstöckelpflasterung ausgeführt.

Das diesbezügliche vom Stadtbauamte ausgearbeitete Projekt mit einem auf 69.011 K 46 h veranschlagten Kostenverfordernisse wurde mit Stadtratsbeschluß vom 13. April genehmigt. Gleichzeitig wurde bestimmt, daß die Straßenbahnen die Kosten der Pflasterung in ihrer Gleiszone und die Kosten der Erneuerung ihres Oberbaues zu tragen haben, während die übrigen Kosten zu Lasten der städtischen Gaswerke, des Baues der II. Kaiser Franz Joseph-Hochquellenleitung und zu Lasten der städtischen Elektrizitätswerke im Verhältnisse von 55 : 53 : 10% aufzuteilen sind.

Auf Grund der eingeleiteten beschränkten Offertverhandlung wurden mit Stadtratsbeschluß vom 3. Mai die Holzstöckelpflasterungsarbeiten an die Firma John B. Wlythe übertragen. Gleichzeitig wurde beschlossen, die Vertreter der Gemeinde Wien in der Donauregulierungs-Kommission zu ersuchen, darauf hinzuwirken, daß die Donauregulierungs-Kommission das Altmaterial der Gemeinde kostenlos überläßt und der Auswechslung des vorhandenen Steinpflasters auf der Inundationsbrücke gegen ein zirka 9 cm hohes Steinpflaster zustimmt.

Während der Arbeiten konnte der Wagenverkehr über die Brücke nur in einer Fahrtrichtung aufrecht erhalten werden; auf Grund wiederholter Besprechungen mit allen Interessenten wurde eine diesbezügliche Kundmachung erlassen und entsprechend verlautbart.

Die Arbeiten wurden am 21. Mai in Angriff genommen und am 30. Juni beendet.

Infolge äußerster Forcierung der Arbeiten unter Zuhilfenahme der Nächte für den Zu- und Abtransport der Materialien und für die Vornahme von Ausbrucharbeiten gelang es, die Arbeiten statt in 47 in nur 38 Tagen zu vollenden.

Am 17. November fand die Schlußkollaudierung statt, am 26. November wurde die Schlußrechnung vorgelegt. Die aufgelaufenen Gesamtkosten betragen 66.570 K 07 h.

Auf Grund des Stadtratsbeschlusses vom 24. Februar wurde vom Stadtbauamte auch ein Detailprojekt für die elektrische Beleuchtung der Brücke ausgearbeitet, das mit Stadtratsbeschluß vom 25. Mai genehmigt wurde, worauf die Installation noch im Berichtsjahre erfolgte.

Für die Rekonstruktion der Tragkonstruktion der Stromfelder wurde seitens der Direktion der städtischen Gaswerke im Einvernehmen mit dem Stadtbauamte ein Detailprojekt vorgelegt; das Gesamtkostenverfordernis war einschließlich der Kosten der Rohrlegungsarbeiten mit 309.488 K 34 h veranschlagt.

Dieses Projekt wurde mit dem Stadt- und Gemeinderatsbeschlusse vom 9. Dezember genehmigt, wobei seitens des Stadtrates auch die Aufteilung der Kosten auf die einzelnen städtischen Unternehmungen nach dem vorgeschlagenen Schlüssel angenommen und bestimmt wurde, daß die Eisenkonstruktions-, Gas- und Wasserrohrlegungsarbeiten und die Zimmermannsarbeiten auf Grund der vorgelegten Behelfe an einen Generalunternehmer, und zwar im Wege einer beschränkten Offertverhandlung unter Einladung der vorgeschlagenen Firmen zu vergeben sind. Gleichzeitig wurde beschlossen, die von der Donauregulierungs-Kommission mitgeteilten Bedingungen ihrer Zustimmung zur Benützung der Brücke für die Ausführungen der Leitungen sowie zu der projektierten Rekonstruktion zur Kenntnis zu nehmen und die Donauregulierungs-Kommission neuerlich zu ersuchen, daß sie der Gemeinde Wien das ganze sich ergebende Altmaterial überlasse. Die Vertreter der Gemeinde Wien in der Donauregulierungs-Kommission wurden ersucht, dieses Verlangen zu unterstützen.

Zugleich wurde die Zahlung eines jährlichen Pauschalbeitrages von 2500 K zu den größeren Erhaltungskosten an die Donauregulierungs-Kommission genehmigt und bestimmt, daß diesen Beitrag die städtischen Gaswerke, die II. Hochquellenleitung und die städtischen Elektrizitätswerke mit gewissen Prozentsätzen zu übernehmen haben.

Auf Grund des Ergebnisses der bezüglichen Offertverhandlung vom 21. Dezember hat der Stadtrat mit Beschluß vom 28. Dezember die ausgeschriebenen Arbeiten an die Firma H. Ph. Waagner, L. & J. Biro & A. Kurz übertragen.

Mit den Bauarbeiten selbst konnte im Berichtsjahre nicht mehr begonnen werden.

Der Entwurf eines neuen Bestandvertrages zwischen der Gemeinde Wien und der Donauregulierungs-Kommission wegen Benützung der Kaiser Franz Josephs-Brücke über den Donaustrom für Zwecke der städtischen Straßenbahnen wurde mit Stadtratsbeschlusse vom 22. Februar genehmigt.

Nach diesem Vertrage soll die Gemeinde Wien insoweit berechtigt sein, die Brücke für Zwecke der Straßenbahn zu verwenden, als dies im Hinblick auf den Bauzustand der Brücke seitens der in Betracht kommenden Zentralstellen als zulässig erachtet wird.

Da die bezügliche Genehmigung dormalen nur bis zum 15. November 1911 erteilt worden ist, hat sich die Gemeinde wegen Erstreckung dieses Termines an das k. k. Ministerium für öffentliche Arbeiten gewendet.

Die bereits schon in den früheren Jahren eingebrachten Petitionen wegen des Umbaues dieser Brücke, wie auch der Kronprinz Rudolfs-Brücke, hatten bisher keinen Erfolg. Da aber besonders bei der Kaiser Franz Josephs-Brücke wegen ihrer geringen Tragfähigkeit und auch wegen der beschränkten Fahrbahnbreite der Umbau dringend notwendig wird, wurden vom Stadtbauamte Querprofilstudien und Kostenberechnungen für die Durchführung des Umbaues angestellt.

Eine neuerliche Petition an die Regierung in dieser Frage wurde zwar in der Stadtratsitzung vom 4. August genehmigt, kam aber im Gemeinderate bis zum Schlusse des Berichtsjahres nicht mehr zur Beratung.

Neue Donaustrombrücken. — Die Studien wegen der Trassen der neuen Strombrücken wurden noch nicht abgeschlossen.

Gehsteg an der Nordwestbahnbrücke über den Donaustrom. — Die Schlußkollaudierung der Baumeister-, Zimmermanns- und Eisenkonstruktionsarbeiten für diesen im Vorjahre hergestellten Steg fand am 3. Juni statt.

Die Nachtragsvereinbahrungen mit der k. k. Nordwestbahndirektion betreffend den Zugang zu diesem Stege über Bahngrund wurden mit den Stadtratsbeschlüssen vom 1. Juni und 27. Juli genehmigt.

Die Schlußrechnung wurde vom Stadtbauamte am 2. Dezember vorgelegt. Einschließlich der durch die k. k. Nordwestbahndirektion auf Rechnung der Gemeinde Wien hergestellten Arbeiten belaufen sich die Gesamtkosten dieses Steges auf rund 376.000 K.

Gelsteg über die alte Donau nächst der Nordbahn. — Für diesen im Vorjahre neu errichteten Steg fand am 17. September die wasserrechtliche Kollaudierung statt.

Hölzerne Notbrücke über die alte Donau im Zuge der Wagranner Reichsstraße (Wagramer Straße). — Mit Stadtratsbeschluß vom 30. März wurde der Magistrat ermächtigt, wegen Umbaues des hölzernen Brückenprovisoriums über die alte Donau im Zuge der Wagranner Reichsstraße an das k. k. Ministerium für öffentliche Arbeiten heranzutreten. Diesbezügliche Schritte wurden eingeleitet.

Am 12. August fand über ein vom k. k. Baubezirksverordneten-Vorstande für diesen Umbau eine kommissionelle Besprechung statt.

2. Donaukanalbrücken.

Ferdinandsbrücke. — Während bei der im Vorjahre bereits fertiggestellten Fundierung des rechten Uferpfeilers schon in einer Tiefe von 5·20 m unter dem Nullwasserpiegel des Donaukanales tragfähiger Schotter gefunden wurde, ergaben sich bei der Fundierung des linken Uferpfeilers sehr ungünstige Grundverhältnisse. Es wurde zwar in einer Tiefe von —4·90 m eine 40 bis 60 cm starke Tegelschicht angefahren, unter ihr jedoch auf eine Wellandschicht gestoßen. Die daraufhin zur Ermittlung der weiteren Untergrundverhältnisse sowohl innerhalb als außerhalb des Caissons vorgenommenen Probebohrungen ergaben, daß die aus gelbem, leutigem Wellande bestehende Schicht bis zum Horizonte von —16·20 m reiche und auf blauem Tegel aufruhe, der bei den bis zur Tiefe von —28·0 m fortgesetzten Bohrungen nicht durchstoßen wurde. Als Baugrund für die unmittelbare Fundierung des hochbelasteten Uferpfeilers eignete sich diese Wellandschicht wegen ihrer durch Probeversuche ermittelten geringen Tragfähigkeit unbedingt nicht.

Da eine Pilotierung mittels Straußpiloten oder eine Verbreiterung des Fundaments mittels Versenkung eines zweiten Caissons zu schwierig, zu kostspielig und langwierig gewesen wäre, stellte das Stadtbauamt den Antrag, die pneumatische Fundierung durch die Wellandlage hindurch auf den Tegel, also bis zu einer Tiefe von zirka 17 m unter Null weiter zu treiben. Diese tiefere Fundierung sowie das darauf bezügliche Offert der Bauunternehmung E. Gaertner und die voraussichtlichen Mehrkosten von 250.000 K wurden mit Gemeinderatsbeschluß vom 1. Februar genehmigt. Gleichzeitig wurde das Stadtbauamt ermächtigt, die vom 15. Jänner an eingestellt gewesenen pneumatischen Fundierungsarbeiten sofort wieder in Angriff nehmen zu lassen.

Die am 3. April neuerlich vorgenommenen Probebohrungen ergaben, daß eine den Tegel in einer Tiefe von —18·6 m bis —18·9 m durchziehende sandige Schicht (Schließ) so mächtig wasserführend war, daß bei Fundierung ober dieser Schicht wegen ihrer gegen den Donaukanal zu fallenden Lage die Möglichkeit des Eintretens von Rutschungen nicht ausgeschlossen wäre. Diese Schicht mußte also durchstoßen und das Pfeilerfundament auf den unterhalb befindlichen grauen Tegel gesetzt werden, der in der Höhenlage von 19·21 m unter dem Nullwasser des Donaukanales am 6. April erreicht wurde.

Ein vom Magistrate vorgelegter Bericht über das Gesamtkostenverhältnis des Neubaues der Ferdinandsbrücke und über seine Bedeckung wurde in der Stadtratsitzung

vom 6. Mai zur Kenntnis genommen, ebenso wurde auch der Bericht, daß die Fundierung des linksseitigen Widerlagerpfeilers bis auf 19-20 m unter Null fortgesetzt werden mußte, in dieser Stadtratsitzung und in der Gemeinderatsitzung vom gleichen Tage genehmigt und das aus diesem Anlasse erwachsene weitere Kostenerfordernis von 75.000 K bewilligt.

Nach eingehender Erprobung des Baugrundes an der nunmehrigen Fundamentsohle wurde am 27. April mit der Ausbetonierung der Caissonarbeitskammer begonnen; sie wurde am 1. Mai und der schon während der Versenkung des Caissons begonnene Pfeileraufbau am 11. Juli vollendet.

Die bereits im Vorjahre begonnenen und mittlerweile fortgesetzten Arbeiten zur Abtragung des Mittelpfeilers der alten Brücke wurden am 9. Februar beendet.

Der Aufbau des stadtseitigen Uferpfeilers war im März, der des stadtseitigen Landwiderlagers im Mai zu Ende geführt worden.

Im Mai wurde auch die stadtseitige Aufgangsstiege vollendet. Beim linksufrigen Stiegenabgange stellte sich wegen des schlechten Baugrundes die Notwendigkeit heraus, um einen Meter tiefer, als projektmäßig vorgesehen war, zu fundieren und das Fundament auf Piloten zu stellen.

Der Unterbau für das im Vorjahre wasserrechtlich genehmigte Montierungsgerüst, und zwar die Pilotenjoche und das Holztragwerk wurde in der schiffahrtsfreien Zeit von Mitte Jänner bis anfangs März hergestellt. In der Zeit bis anfangs Juli wurde dann das Krangleis eingebaut, der Kran montiert und die Starkstromleitung für Kraft und Licht installiert.

Am 11. Juli konnte, nachdem inzwischen der linke Uferpfeiler vollständig fertig gestellt worden war, in der stromabwärtigen Brückenhälfte mit der Montierung der eisernen Tragkonstruktion begonnen werden.

Während dieser Montierung wurde auch der Einbau der Wasserleitungsrohre, der Kabel der städtischen Elektrizitätswerke und jener der Post- und Telegraphen-Direktion durchgeführt.

In der Stadtrats- und Gemeinderatsitzung vom 8. Juli wurde das architektonische Projekt für die Ausführung der Pylonen nach den Plänen des Architekten Josef Hackhofer und dem vom Stadtbauamte verfaßten Kostenanschlage mit dem Erfordernisse von 140.000 K genehmigt.

Ferner wurden die Vorschläge über die Deckung dieses Kostenerfordernisses zur Kenntnis genommen und ein weiterer Zuschußkredit in der Höhe von 50.000 K bewilligt.

Das gesamte Kostenerfordernis für den Brückenbau beziffert sich nach diesen Beschlüssen nunmehr auf 2.013.854 K 47 h. In obiger Stadtratsitzung wurde weiters zur Kenntnis genommen, daß der Stadterweiterungsfonds sich zu einer Beitragsleistung zur architektonischen Ausgestaltung grundsätzlich bereit erklärt hat und daß diesbezüglich die Verhandlungen im Zuge sind.

Die Behelfe für die Vergebung der Eisenguß-, Eisenkonstruktions- und Beschlägearbeiten sowie für die Herstellung der Bildhauer- und Bronzeguß-, Bronze- und sonstigen Metallarbeiten zur architektonischen Ausschmückung der Pylonen wurden mit Stadtratsbeschluß vom 9. Dezember genehmigt; zugleich wurden die Eisenguß-, Eisenkonstruktions- und Beschlägearbeiten vergeben und bestimmt, daß die Bildhauer- sowie die Bronzeguß- und Metallarbeiten im Wege einer beschränkten Offertverhandlung unter Zuziehung der vom Stadtbauamte namhaft gemachten Firmen zu vergeben sind.

Das Detailprojekt für die Pflasterung und Asphaltabdeckung der neuen Brücke mit dem Kostenverordnungsvermerk von 54.243 K 11 h einschließlich des auf die städtischen Straßenbahnen entfallenden Anteiles von 9002 K 51 h wurde in der Stadtratsitzung vom 13. Oktober genehmigt; die Granit- und Holzstöckelpflasterungsarbeiten wurden mit dem Beschlusse vom 25. Oktober vergeben.

Mit dem Stadtratsbeschlusse vom 25. Oktober wurde die Durchführung der Arbeiten zur Verlegung städtischer Leitungen auf der Stadtbahndecke im Zuge der Brücke noch vor Erteilung des eisenbahnbehördlichen Baukonjenses unter den von der k. k. Staatsbahndirektion gestellten Bedingungen genehmigt.

Zu der Zeit bis September wurde auch das linksufrige Landwiderlager, bei dessen Fundierung wegen des schlammigen, wenig tragfähigen Baugrundes ebenfalls tiefer, als projektiert war, und zwar bis -1 m gegangen werden mußte, vollständig fertiggestellt. Die die Uferpfeiler flankierenden Pylonen wurden in den Sommer- und Herbstmonaten bis zur Trottoirhöhe aufgeführt, der weitere Aufbau mußte bis nach Fertigstellung der Montierung der Eisenkonstruktion verschoben werden, weil die zum Transporte der einzelnen Teile des eisernen Tragwerkes nötigen Kranbahnen über die Pylonen gelegt werden mußten.

Nach Fertigstellung der Montierung der eisernen Tragkonstruktion auf der flußabwärtigen Brückenhälfte wurde im September das Tragwerk des Montierungsgerüsts stromaufwärts zur Montierung der zweiten Brückenhälfte umgelegt; die Montierung der Tragkonstruktion dieser zweiten Brückenhälfte wurde dann bis zum 11. Dezember vollständig fertiggestellt.

Im Berichtsjahre wurden noch die Gleise der Straßenbahnen verlegt und die flußabwärtige Hälfte der Fahrbahn ausgeführt, so daß die Brücke am 23. Dezember für den Fußgängerverkehr eröffnet werden konnte.

Aspernbrücke. — Zu Beginn des Berichtsjahres hat das k. k. Eisenbahnministerium den Umbau der Aspernbrücke unter Hinweis auf die Unzulänglichkeit der Kettenverankerung, die für die Sicherheit der elektrischen Straßenbahn ein nicht zu verkennendes Gefährdungsmoment bilde, betrieben und darauf aufmerksam gemacht, daß nach Fertigstellung der Ferdinandsbrücke die Einstellung des Straßenbahnverkehrs über die Aspernbrücke verfügt werden wird, falls nicht schon früher mit dieser Maßregel aus Sicherheitsrückichten vorgegangen werden müßte.

Das Stadtbauamt hat im April ein neues generelles Projekt für den Umbau dieser Brücke in zwei Varianten vorgelegt, in dem insbesondere auch auf die Ausgestaltung der Zufahrtsrampen zur neuen Brücke mit Rücksicht auf die Höhenlage der anstoßenden Häuser Bedacht genommen wurde.

Der Stadtrat genehmigte mit Beschluß vom 25. Mai jene Variante, in der bei einer lichten Durchfahrtsöffnung von 7·20 m über örtlich Null die geringere Hebung der Brückenfahrbahn vorgesehen war. Gleichzeitig wurde der Magistrat ermächtigt, um die wasserrechtliche Bewilligung für den Umbau der Aspernbrücke auf Grund dieses Projektes einzuschreiten.

Mit Stadtratsbeschlusse vom 14. Juni wurde ein zweites Projekt für den Umbau der Aspernbrücke als Variante genehmigt, nach dem die Scheitelhöhe nur 6·95 m über örtlich Null betrug.

Im Sinne der beiden Beschlüsse hat der Magistrat der k. k. n.-ö. Statthalterei am 14. Juni beide Varianten zur wasserrechtlichen Behandlung vorgelegt. Beantragt wurde die Genehmigung jener Variante, bei welcher die Höhe der Unterkante der

Tragkonstruktion nächst den beiden Uferpfeilern 3·80 m und in der Mitte 6·95 m über dem örtlichen Nullwasser betrug. Alternativ wurde jene Variante vorgeschlagen, nach der die Unterkante der Konstruktion nächst dem Uferpfeiler 4 m und in der Mitte 7·20 m über örtlich Null liegen sollte. Für beide Varianten waren folgende Belastungen in Aussicht genommen:

A. Für die Fahrbahn: Bei Aufrechthaltung des Straßenbahnverkehrs: 2 Drehachsegestellwagen von je 32 t und daneben 4 schwere Lastwagen zu 12 t Gewicht; bei Ausschluß des Straßenbahnverkehrs: ein 25 t Lastwagen und 5 Lastwagen zu 12 t.

B. Hinsichtlich der Gehwege: 460 kg pro Quadratmeter Menschengedränge und 140 kg pro Quadratmeter für Leitungen.

Am 22. Juli fand die wasserrechtliche Verhandlung statt. Die Kommission für Verkehrsanlagen, die Donauregulierungs-Kommission, die k. k. Binnenschiffahrts-Inspektion und die k. k. Wiener Donaukanal-Inspektion sprachen sich gegen die Konsentierung der Variante mit niederem Durchflußprofil aus. Die Vertreter der beiden letztgenannten Behörden erklärten, daß sie von der Durchfahrts Höhe von 7·20 m nur dann abgehen könnten, wenn solche gewichtige Umstände vorliegen, welche es gerechtfertigt erscheinen lassen, das öffentliche Interesse der Schifffahrt zurückzustellen. In diesem Falle erklärten sie sich mit einer Herabsetzung der lichten Durchfahrts Höhe auf 7·04 m einverstanden, wenn diese Höhe auf eine Breite von 20 m, senkrecht zur örtlichen Kanalachse gemessen, beibehalten wird.

Da die Gemeinde Wien außer den Schifffahrtsinteressen auch auf die Wahrung der Verkehrsinteressen und insolgedessen auf eine tunlichst vorteilhafte Regulierung der Aspernbrückengasse Bedacht zu nehmen hatte, hat sie den Vorschlag der k. k. Wiener Donaukanal-Inspektion und der Binnenschiffahrts-Inspektion aufgegriffen. Der Magistrat hat über Stadtratsbeschuß vom 11. August an die k. k. n.-ö. Statthalterei berichtet, daß sich die Gemeinde Wien mit den Vorschlägen der Wiener Donaukanal-Inspektion und der Binnenschiffahrts-Inspektion einverstanden erkläre und um Konsentierung einer lichten Durchfahrts Höhe von 7·04 m über örtlich Null auf eine Breite von 20 m, senkrecht zur örtlichen Kanalachse gemessen, ersuche. Gleichzeitig hat sich der Magistrat an die Kommission für Verkehrsanlagen und an die Donauregulierungs-Kommission mit dem Antrage gewendet, dem Vorschlage der Donaukanal-Inspektion zuzustimmen. Es hat sich auch der Bürgermeister mittels Schreiben an den k. k. Eisenbahnminister, den k. k. Minister für öffentliche Arbeiten und den k. k. Statthalter, als 1. Stellvertreter des Vorsitzenden der Donauregulierungs-Kommission, gewendet und darauf hingewiesen, daß die Regulierung der Aspernbrückengasse bei Festsetzung einer lichten Durchfahrts Höhe von 7·20 m über örtlich Null auf außerordentliche Schwierigkeiten stoßen wird.

Trotz der Bemühungen der Gemeinde wurde mit dem wasserrechtlichen Konsense vom 23. November der Umbau der Aspernbrücke nach der Variante mit dem höheren Durchflußprofile (7·20 m über örtlich Null) genehmigt.

Der Stadtrat beschloß am 29. Dezember gegen diese Entscheidung den Rekurs an das k. k. Ackerbauministerium zu ergreifen.

Mit dem obenerwähnten Beschlusse vom 11. August hat der Stadtrat, um die Hebung der künftigen Fahrbahn der Aspernbrücke tunlichst zu beschränken, genehmigt:

1. Die Offertauschreibung für den Umbau der Aspernbrücke ist nicht auf Projekte zu beschränken, in denen eine Tragkonstruktion unterhalb der Fahrbahn vorgesehen ist, sondern es sind auch Tragkonstruktionen zuzulassen, die ganz oder teilweise über die Fahrbahn hinausragen.

2. Für die Aspernbrücke werden nachfolgende Belastungen bestimmt:

A. Bei gleichzeitigem Straßenbahn- und Schwerfuhrwerksverkehr: Eine Belastung für 24 t schwere vierachsige Straßenbahnwagen mit einer Achsbildanz der Drehgestelle von mindestens 1·80 m und neben diesen 4 Stück 12 t schwere Lastwagen.

B. Bei Ausschluß des Straßenbahnverkehrs: Eine Belastung mit einem 25 t schweren Lastwagen und gleichzeitig neben demselben mit 4 Stück 8 t schweren Wagen.

C. Für die Gehwegtragkonstruktion: Eine Belastung von 460 kg per Quadratmeter Menschengedränge und überdies eine Belastung durch Leitungen im Gewicht von 160 kg per Quadratmeter.

Die Verhandlungen mit den Hauseigentümern der Aspernbrückengasse wegen Durchführung der Straßenregulierung wurden bis zur endgiltigen Entscheidung über das Brückenprojekt vertagt.

Das Stadtbauamt hat im Berichtsjahre die Ausarbeitung der Behelfe zur Ausschreibung eines Wettbewerbes für die Projektverfassung und Offertstellung in Angriff genommen und unter anderem auch neuerliche Probebohrungen an der künftigen Brückenbaustelle vorgenommen, wofür der Stadtrat mit den Beschlüssen vom 28. Juli und 13. September die notwendigen Beträge genehmigte.

Geh- und Rohrstege über den Donaukanal im Zuge der Rampengasse (Döblinger Steg). — Das vom Stadtbauamte ausgearbeitete Detailprojekt wurde vom Stadtrate mit Beschluß vom 22. März mit dem Kostenbetrage von 296.467 K 88 h genehmigt.

Wegen Vergebung der Erd- und Baumeisterarbeiten und der Lieferung und Montierung der Eisenkonstruktion wurde am 11. April eine Offertverhandlung abgehalten; die Vergebung der Arbeiten erfolgte mit Stadtratsbeschluß vom 26. April.

Die wasserrechtliche Verhandlung für das Montierungsgerüst fand am 16. August statt. Da seitens der Interessenten weitgehende Forderungen im Interesse der Aufrechterhaltung des Schiffsverkehrs gestellt wurden, welche die Gemeinde Wien sehr belastet hätten, genehmigte der Stadtrat am 22. September, daß die Montierungsarbeiten erst nach Einstellung der Schifffahrt (15. November bis 1. März 1911) durchgeführt werden.

Ein abgeändertes Projekt für das Montierungsgerüst erhielt bei der Verhandlung vom 1. Oktober den wasserrechtlichen Konsens.

Mit den Arbeiten am Objekte wurde am 17. Mai begonnen, und zwar zunächst am linken Ufer, während die Arbeiten am rechten Ufer am 9. Juni in Angriff genommen wurden.

Am 12. September waren beide Widerlager für die Auflagerung der Eisenkonstruktion fertiggestellt.

Außer der Fortsetzung der Betonarbeiten in den Rohr- und Schieberkammern beider Widerlager, Versetzen der Rohranke und Fertigstellen der Betonbogen für die Rohrauflagerungen, Herstellung der Umfassungsmauern der Kammern, Zurichten und Versetzen von Quadersteinen, wobei auch die alten Quadersteine von der Ferdinandsbrücke in Verwendung kamen, wurden noch die Arbeiten zur Verlegung des Ausstreifplatzes am linken Ufer durchgeführt und die Herstellungen für die Rampenanlagen am rechten Ufer in Angriff genommen.

Die Arbeiten für den Anschluß der Rohrleitungen am linken Ufer wurden fertiggestellt und am rechten Ufer begonnen.

Die Aufstellung des Montierungsgerüsts, des Bodkranes und der Gleisanlagen für die Montierung der Eisenkonstruktion erfolgte in der Zeit vom 14. November bis 16. Dezember.

An Montierungsarbeiten selbst wurde im Berichtsjahre noch das Aufstellen und Verbinden der Zuggurte, der Endständer, Zugstangen, Quer- und Längsträger, dann des unteren Windverbandes und der Längsträger für die Wellblechabdeckung, die Montierung des Untergurtes der Hauptträger und das Vernieten der Hängevertikalen mit den Zuggurten durchgeführt.

Gaswerksteg. — Die im Vorjahre mit einem Gesamtbetrage von 29.421 K 64 h genehmigte Umgestaltung des Gaswerksteges in einen öffentlichen Übergang gelangte zur Durchführung.

Die Eisenkonstruktions-, Erd- und Baumeister-, Asphalt- und Anstreicherarbeiten wurden mit dem Stadtratsbeschlusse vom 1. März vergeben.

Am 28. Juni wurden die Arbeiten in Angriff genommen und am 19. November vollendet.

Nachdem am 27. Oktober, bezw. am 24. November die Probebelastung der Brückentafel sowie der Abgangstiegen mit gutem Erfolge stattgefunden hatte, wurde der neu geschaffene Übergang über den Donaukanal am 25. November dem allgemeinen Verkehre übergeben.

Die Verhandlungen mit der Donauregulierungs-Kommission und der k. k. n.-ö. Statthalterei wegen des Verzichtes auf den Vorbehalt des Widerrufs wurden fortgesetzt.

3. Wienflußbrücken.

Geh- und Rohrsteig über die Stadtbahn und den Wienfluß im Zuge der Preindlgasse im XIII. Bezirke (Preindlsteg). — Im Jänner hatte die k. k. Staatsbahndirektion Wien eine Offertverhandlung wegen Vergabung der Erd- und Baumeisterarbeiten für das rechtsufrige Widerlager abgehalten. Der beantragten Vergabung dieser Arbeiten hat der Stadtrat mit Beschluß vom 4. Februar zugestimmt.

Der Fundamentaushub für den Widerlagspfeiler und die Rohrkammer am linken Wienflußufer wurde am 20. Jänner vollendet.

Die Arbeiten am rechten Ufer wurden am 2. März begonnen, der Fundamentaushub am 1. April beendet.

Im April wurden die Erd- und Baumeisterarbeiten an beiden Ufern soweit fertiggestellt, daß, nachdem am 14. April auch das von der k. k. Staatsbahndirektion genehmigte Montierungsgerüst errichtet worden war, anfangs Mai mit der Montierung der Eisenkonstruktion begonnen werden konnte. Eine kleine Verzögerung trat hiebei infolge eines in der Nacht vom 2. zum 3. Mai eingetretenen Wienflußhochwassers infolgedessen ein, als bei diesem Anlasse eine teilweise Abtragung des Montierungsgerüsts angeordnet wurde, um eine Gefährdung des Verkehrs auf der Stadtbahn unter allen Umständen zu vermeiden.

Die Baumeisterarbeiten am linken Ufer waren im April, jene auf dem rechten Ufer schon Ende März soweit vollendet, als ihre Ausführung vor Durchführung der Rohrlegungsarbeiten möglich war. Nachdem in der ersten Woche Juni auch die Montierung der Eisenkonstruktion fertiggestellt war, wurde die Baustelle am 14. Juni an die Bauleitung der II. Kaiser Franz Joseph-Hochquellenleitung übergeben.

Die Rohrlegungsarbeiten waren am 26. September soweit vollendet, daß in der darauffolgenden Woche die Baumeisterarbeiten an beiden Widerlagern wieder aufgenommen werden konnten.

Am 17. Oktober konnte dann mit der Einschalung für die Monierdecken begonnen werden und am 5. November waren, nachdem inzwischen auch die Anstricharbeiten ausgeführt wurden, sämtliche Herstellungen bis auf die Asphaltierung der Brückendecke vollendet; letztere wurde nach genügender Erhärtung des Betons noch vor Schluß des Berichtsjahres durchgeführt.

4. Bahnüberbrückungen.

Landstraßer Gürtel-Brücke. — Am 1. Februar hat der Stadtrat beschlossen, alte, im städtischen Depot befindliche Werkstücke beim Baue dieses Objektes zu verwenden.

Mit dem Stadtratsbeschlusse vom 9. März wurde die Bewertung der beim Umbaue der alten Ferdinandsbrücke gewonnenen Bruchsteine für die Ausführung der notwendigen Steinhinterbeugungen genehmigt.

Die Arbeiten am Bauplatze wurden am 1. März in Angriff genommen.

Um die Widerlager für die neue Brücke auflegen zu können, mußte die alte Brücke vorerst abgetragen werden, zu welchem Zwecke am 17. März der Verkehr über diese eingestellt wurde.

Über Antrag des Stadtbauamtes wurde am 31. März die Vornahme von Probebohrungen für die Fundierung der Widerlager genehmigt. Diese Probebohrungen haben ergeben, daß die in den Baugruben beider Widerlager bei der projektsgemäßen Fundamentstiefe vorgefundene trockene Sandschicht eine bedeutende Mächtigkeit aufweist, die in einer Tiefe von 7 bis 8 m unter der Aushubsohle auf einer festen blauen Tegelschicht aufruht. Es wurde deshalb beschlossen, die Fundierung tatsächlich auf dieser Sandschicht auszuführen.

Die Abtragung der alten Holzbrücke war am 9. April vollendet. Am 20. April war der Fundamentaushub soweit gediehen, daß bei dem westlichen Widerlager mit der Betonierung des Fundamentes begonnen werden konnte; am 24. Mai wurde bei diesem Widerlager mit der Ausführung des aufgehenden Bruchsteinmauerwerkes angefangen. Die übrigen Fundamente waren am 25. Mai vollständig ausgehoben und wurde ihre Betonierung am 3. Juni vollendet. Die Mauerungs- und Verfejarbeiten an den beiden Widerlagern waren am 22. August soweit vorgeritten, daß mit der Montierung der Eisenkonstruktion begonnen werden konnte. Das hiezu erforderliche fahrbare Montierungsgerüst war von der k. k. Staatsbahndirektion bereits am 4. Juli genehmigt und in der Zwischenzeit aufgestellt worden.

Der Fortschritt in der Montierung der Hauptträger ermöglichte am 22. September den Beginn der Schalungsarbeiten für die Betonierung der zwischen den Trägern herzustellenden Betongewölbe. Diese Gewölbe sowie die darüber befindliche Nachmauerung waren am 8. Oktober vollendet.

Der Einbau der über die Brücke führenden Wasserleitungs- und Gasrohre sowie einer Kabelrinne für die städtischen Elektrizitätswerke wurde bis zum 5. November durchgeführt und am 17. November wurde die Ausführung der Asphaltdeckungsarbeiten über den Fahrbahngewölben in Angriff genommen. Nachdem diese Arbeiten am 10. Dezember in den drei Fahrbahnen fertiggestellt waren, konnte am 12. Dezember mit der Ausführung der Steinpflasterungsarbeiten begonnen werden. Sowohl diese Arbeiten als auch die am 24. Dezember begonnene Ausführung der Asphalttrottoire konnte jedoch im Berichtsjahre nicht mehr vollendet werden.

Mit dem Stadtratsbeschlusse vom 21. Oktober wurde die Brücke „Landstraßer Gürtel-Brücke“ benannt.

Die Frage nach dem Eigentumsrechte an der in den Bereich des Brückenobjektes fallenden Parzelle 2934/2, die in dem Vertrage mit dem k. k. Arar betreffend den Umbau der Landstraßer Gürtel-Brücke offen geblieben war, wurde mit Stadtratsbeschlusse vom 28. Dezember erledigt. Die k. k. Staatsbahndirektion Wien hatte zunächst beim k. k. Landesgerichte um Richtigstellung des Grundbuchs angejucht, wurde aber mit Beschlusse vom 14. Mai auf den Rechtsweg verwiesen; schließlich kam ein Ausgleich zustande, wonach das k. k. Arar das Eigentumsrecht der Gemeinde Wien an der erwähnten Parzelle gegen Bezahlung einer Entschädigung anerkannte.

Philadelphiabrücke. — Die von der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft auszuführenden Arbeiten wurden am 6. Mai d. J. vollendet.

Die durch die Gemeinde auszuführenden Pflasterungs- und Asphaltierungsarbeiten wurden auf Grund der Offertverhandlung vom 16. April vergeben und am 16. August fertiggestellt.

Am 17. und 18. August wurde von der k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen die Belastungsprobe vorgenommen. Mit Rücksicht auf ihr befriedigendes Ergebnis konnte die Brücke am 25. August dem Verkehre übergeben werden.

Die Abtragung der alten Brücke wurde mit Beschlusse vom 29. September im Einvernehmen mit der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft dem Ersterher der Erd- und Baumeisterarbeiten für den Neubau übertragen.

Die Vorlage der Schlußrechnung über die Arbeiten konnte durch die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft vor Schluß des Berichtsjahres nicht mehr bewerkstelligt werden.

Gehsteg über die Verbindungsbahn im Zuge der Rosenhügelstraße. — Wegen Beseitigung der mit den Niveaufkreuzungen der Verbindungsbahn im XII. Bezirke (Hetzendorf) verbundenen Übelstände wurde mit Stadtratsbeschlusse vom 25. Februar das Stadtbauamt beauftragt, ein generelles Projekt für die Errichtung eines Gehsteges bei der Rosenhügelstraße auszuarbeiten und der Magistrat ermächtigt, mit der k. k. Staatsbahndirektion wegen Herstellung dieses Objektes Verhandlungen einzuleiten.

Überbrückung der Westbahn im Zuge der Ameisgasse. — Siehe hierüber den folgenden Unterabschnitt „5. Bahnbrücken“, Seite 171 und 172 dieses Verwaltungsberichtes.

5. Bahnbrücken.

Neubau einer Brücke der Südbahn im Zuge der verlängerten Kliebergasse im X. Bezirke. — Das von der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft gegen Ende des Vorjahres vorgelegte Detailprojekt für die Herstellung der Durchfahrt im Bereiche der sieben bestehenden Gleise wurde mit Stadtratsbeschlusse vom 18. März unter der Bedingung genehmigt, daß die Brückenkonstruktion mit dem Stadtbauamte vereinbart werde und daß die Widerlager, Flügelmauern und Einfriedungen samt den Toren unter Vermeidung aller einspringenden Winkel in die vom Stadtbauamte bekannt gegebene Baulinie der Kliebergasse gestellt werde. Gleichzeitig wurde bezüglich der noch nicht bekannt gegebenen, die Gemeinde treffenden Kostenanteile an den im Projekte vorgeschlagenen Herstellungen die Stellungnahme vorbehalten und beschlossen, die Südbahn-Gesellschaft zu ersuchen, bei Aufstellung des Kostenvoranschlages auf die Art. VI und VIII des mit dem Gemeinderatsbeschlusse vom 4. Dezember 1907 genehmigten Übereinkommens

entsprechend Rücksicht zu nehmen, wonach die Gemeinde nur die Kosten der zur Überführung der derzeit bestehenden sieben Bahngleise nötigen Brücken zu tragen hat. Weiters wurde bedungen, daß vor Vergebung der Arbeiten mit Rücksicht auf die der Gemeinde obliegende Kostentragung das Einvernehmen mit der Gemeinde zu pflegen ist.

Mit Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums vom 30. Mai wurde das von der Südbahn vorgelegte Detailprojekt eisenbahnbehördlich genehmigt.

Am 18. Juli übermittelte die Südbahn den Kostenanschlag und gleichzeitig das Bauprogramm für die Arbeitsdurchführung. Im Sinne dieser Zuschrift wurde mit dem Stadtratsbeschlusse vom 7. September zur Kenntnis genommen, daß die Kosten der Unterfahmung mit 358.400 K veranschlagt sind; die im Kostenanschlage für die Eisenkonstruktionsarbeiten eingesetzten Einheitspreise wurden genehmigt und der beabsichtigten Vergebung der Arbeiten auf Grund der Kostenanschlagspreise zugestimmt.

Mit Stadtratsbeschlusse vom 6. Juni wurde der von der Südbahn-Gesellschaft mitgeteilte Vorschlag betreffend die Kostenaufteilung genehmigend zur Kenntnis genommen, wobei jedoch die ziffermäßige Bestimmung des Aufteilungschlusses der Abrechnung vorbehalten wurde. Unter einem wurde die Zustimmung erteilt, daß zur Vergebung der Erd-, Mauerwerks- und Betonarbeiten eine beschränkte Offertverhandlung unter Zuziehung besonders namhaft gemachter Firmen durch die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft veranlaßt werde.

Die Entscheidung über die beabsichtigte Vergebung der Eisenkonstruktionsarbeiten wurde vorbehalten, bis das bezügliche Offert samt Anschlag für sämtliche Kosten der Gemeinde zur Zustimmung vorgelegt wird.

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft wurde gleichzeitig neuerlich ersucht, die Arbeiten mit tunlichster Beschleunigung durchzuführen.

Mit den Stadtratsbeschlüssen vom 6. Oktober und 7. Dezember wurde auf Grund des Ergebnisses der von der Südbahn durchgeführten Offertverhandlung und nachträglich im Einvernehmen mit der Gemeinde Wien von den Differenzen verlangter Ergänzungen der Offerte die Vergebung der Erd- und Mauerwerksarbeiten unter den vom Stadtbauamte vorgeschlagenen Bedingungen genehmigt.

Mit denselben Stadtratsbeschlüssen wurde bestimmt, daß mit Rücksicht auf die Kostentragung der Gemeinde eine eigene städtische Bauleitung aufzustellen ist. Für die Durchführung der Bauarbeiten, mit denen im Berichtsjahre nicht mehr begonnen werden konnte, ist ein Termin von 150 Arbeitstagen vorgezehen.

Personentunnel in der Schönbrunner Allee unter der Verbindungsbahn. — Mit dem Stadtratsbeschlusse vom 25. Februar erhielt das Stadtbauamt den Auftrag, ein generelles Projekt für die Errichtung eines Personentunnels unter der Verbindungsbahn im Zuge der Schönbrunner Allee auszuarbeiten. Gleichzeitig wurde der Magistrat ermächtigt, mit der k. k. Staatsbahndirektion wegen Herstellung dieses Objektes Verhandlungen einzuleiten und eine allfällige Beitragsleistung der Gemeinde in Aussicht zu stellen. Vom Stadtbauamte wurden zunächst die erforderlichen Aufnahmen und Vorarbeiten für die Verfassung eines generellen Projektes durchgeführt.

Unterfahmung der Verbindungsbahn im Zuge der Lainzer Straße, der Westbahn nächst der Diesterweggasse, Personentunnels unter der Westbahn im Zuge der Diesterweg- und Einwanggasse, Überbrückung der Westbahn im Zuge der Ameisgasse sowie Brücke der Nordbahn über die Angererstraße. — Ein von der k. k. Staatsbahndirektion im Einvernehmen mit dem Stadtbauamte und der Direktion der städtischen Straßenbahnen verfaßtes generelles

und Detailprojekt für die eiserne Tragkonstruktion der Überführung der Wiener Verbindungsbahn über die Lainzer Straße in km 3.88 wurde vom k. k. Eisenbahnministerium mit Erlaß vom 6. September genehmigt.

Die Verhandlungen, die mit der k. k. Staatsbahnverwaltung bezüglich dieses Objektes als auch wegen Beseitigung von Niveaufkreuzungen mit der Westbahn im XIII. Bezirke, insbesondere wegen der Herstellung einer Überfahrtsbrücke im Zuge der Ameisgasse, dann einer Unterfahrt nächst der Diesterweggasse und je eines Perionentunnels im Zuge der Einwanggasse und der Diesterweggasse im XIII. Bezirke und endlich wegen des Umbaues der Brücke der Nordbahn über die Angererstraße im XXI. Bezirke schon seit langem im Zuge sind, wurden im Berichtsjahre zwar nicht beendet, aber dem Abschlusse nahe gebracht.

Überbrückung der Landstraße Hauptstraße durch die Aspangbahn. — Die Bauarbeiten wurden im Berichtsjahre fortgesetzt, aber nicht beendet.

Südbahnviadukt im Zuge der Hezendorfer Straße. — Mit Stadtratsbeschuß vom 1. September wurde der Magistrat ermächtigt, mit der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft wegen Umbaues ihres Objektes im Zuge der Hezendorfer Straße in Verhandlung zu treten. Die diesbezüglichen Verhandlungen wurden eingeleitet.

6. Straßenüberbrückungen.

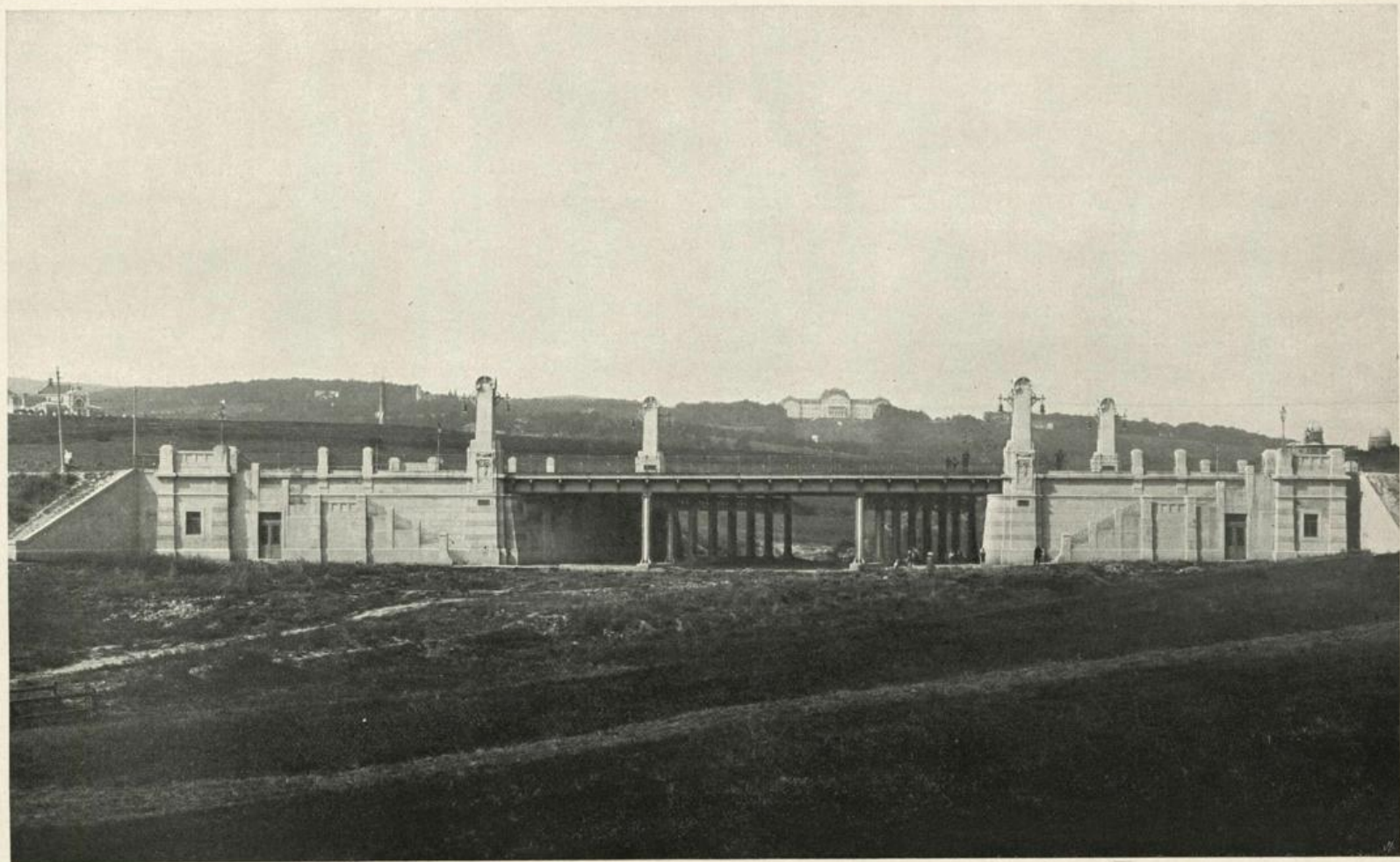
Floppersteigbrücke. — Für diese im Vorjahre vollendete Brücke fand die Schlußkollaudierung der Asphaltierungs-, Schlosser-, Tischler- und Bildhauerarbeiten am 6. Mai, die Schlußkollaudierung der Erd-, Baumeister-, Steinmetz-, Monier-, Kunststein- und Eisenkonstruktionsarbeiten sowie der Lieferung und Montierung der Randelaber und Brückenaufschriftstafeln am 9. Juli statt.

Dürwaringbrücke. — Der Ausschub für die Fundamente der Widerlager wurde bereits im Vorjahre bis zur projektsgemäßen Tiefe vollendet.

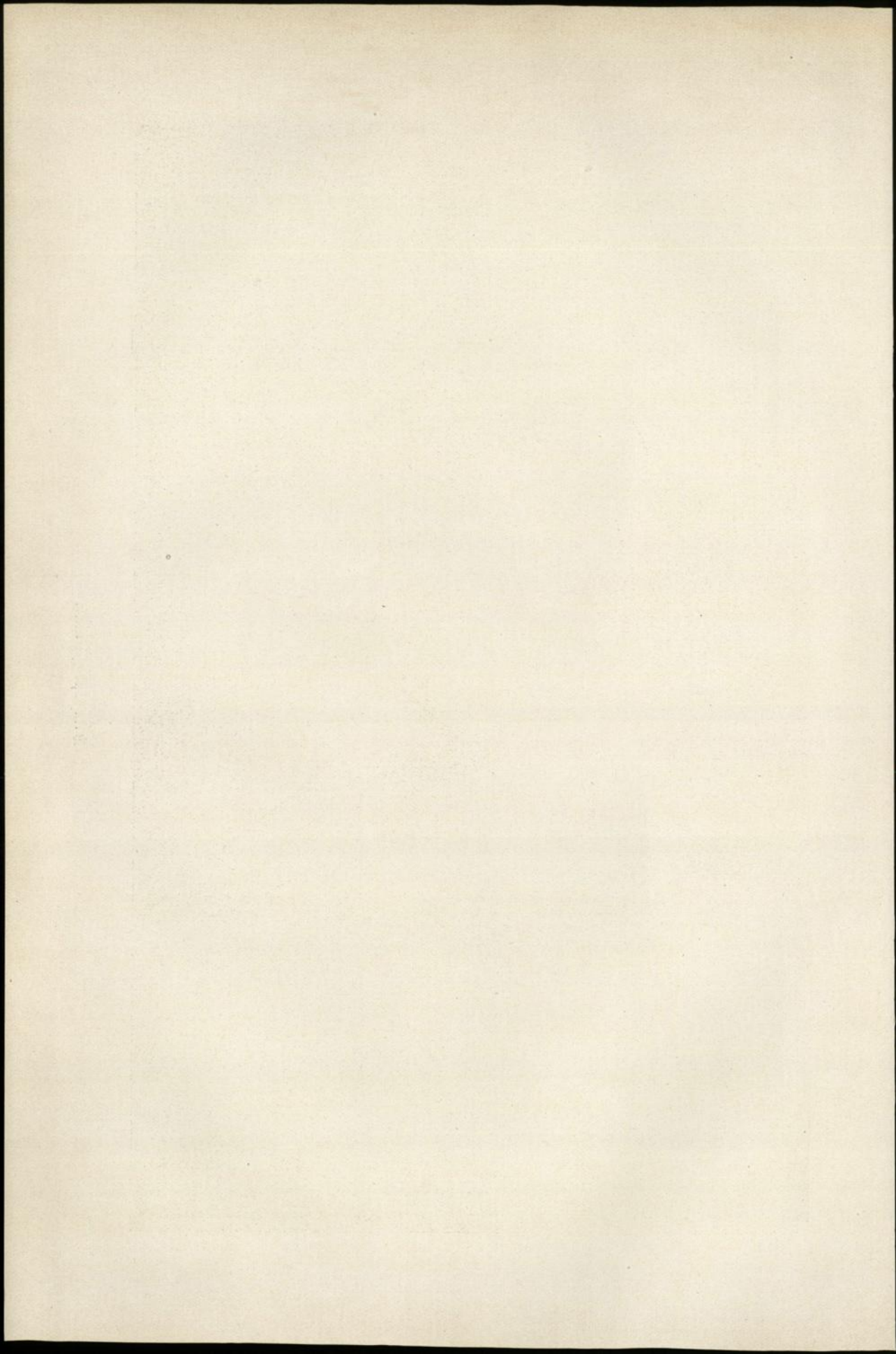
Der in dieser Tiefe vorgefundene Grund, ein stark lehmiger Sand, erwies sich, insbesondere mit Rücksicht auf den reichlichen Wasserzudrang, der auch die Anlage von Drainrohren zur Entwässerung notwendig machte, als zur Fundierung minder geeignet.

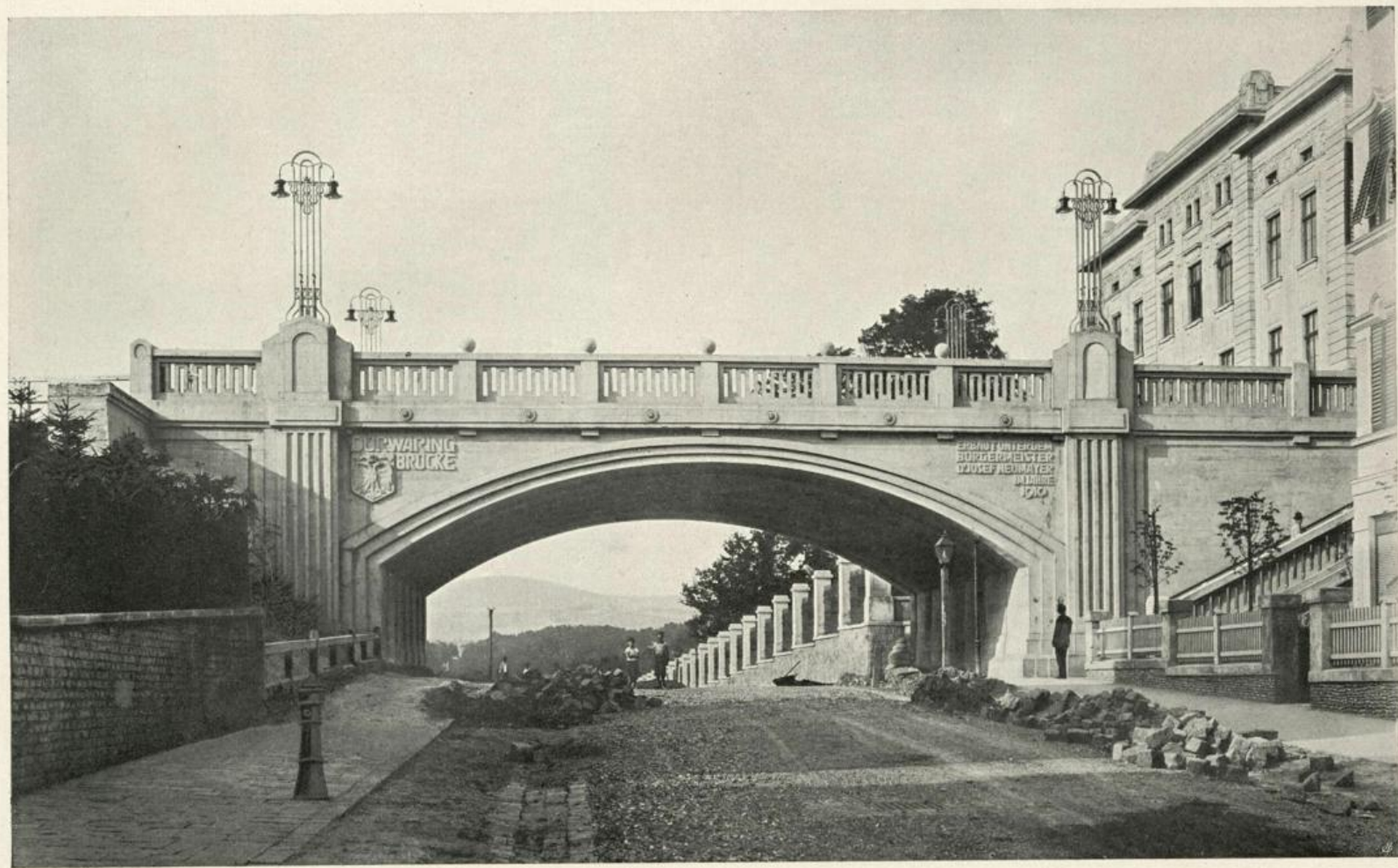
Zu Beginn des Berichtsjahres vorgenommene Probebohrungen zeigten, daß erst in verhältnismäßig großer Tiefe besserer Grund zu erreichen wäre. Eine in der Zeit vom 13. bis 18. Jänner ausgeführte Probelastung des Baugrundes ergab eine so geringe Tragfähigkeit desselben, daß die Herstellung des Bauwerkes in der ursprünglich projektierten Art, als massives Stampfbetongewölbe auf vollen Betonwiderlagern, eine äußerst schwierig ausführbare und mit unverhältnismäßig großen Mehrkosten verbundene Fundamentverbreiterung erfordert hätte.

Das Stadtbauamt schlug deshalb die Ausführung einer Projektänderung, bestehend in der Herstellung eines Monierbogens mit hohlen, durch vertikale Rippen verstärkten, in Betoneisenkonstruktion ausgeführten Widerlagern vor, welche mit dem hiesfür ermittelten Kostenerfordernisse von 124.083 K 69 h in der Stadtratsitzung vom 13. April genehmigt wurde. Mit dem gleichen Stadtratsbeschuße wurden die Detailpläne für die Ausgestaltung der Fassade und die auf die geänderte Ausführung bezüglichen Offerte der Unternehmung vom 8. Februar und 17. März genehmigt. Gleichzeitig wurde der Vergebung der durch das neue Projekt bedingten, geänderten Straßendeckenkonstruktion — Stampfbeton und Gußasphalt an Stelle von Steinpflasterung — zugestimmt.

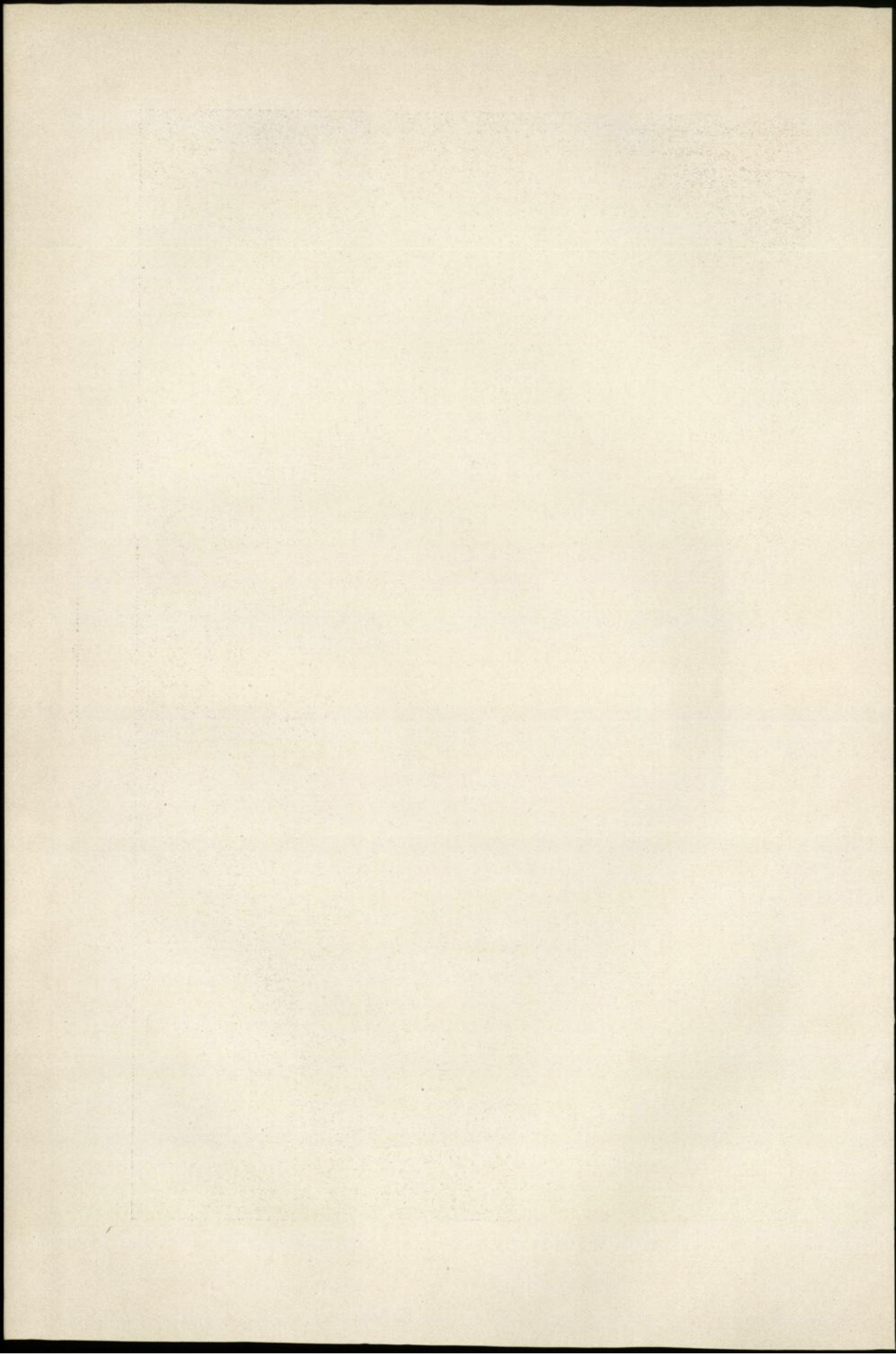


Flößersteigbrücke.





Dürmaringbrücke.



Die Arbeiten am Objekte, die in der Zeit vom 9. Jänner bis 12. Februar wegen schlechten Wetters vollkommen eingestellt waren, konnten im vollen Umfange erst nach der Genehmigung der Projektänderung wieder aufgenommen werden. Am 2. Mai waren sie soweit gediehen, daß die Herstellung der Kunststeinverkleidung in Angriff genommen werden konnte.

Ende Mai wurde mit der Aufstellung des Lehrgerüsts begonnen, am 10. Juni wurde die Betonierung des Bogens und am 23. Juni die der Fahrbahn vollendet.

Dem n.-ö. Landesauschusse wurde am 6. Juli der Einbau eines auf den Brückenbogen aufliegenden Rohrstranges für eine schon vor Beginn des Brückenbaues bestandene Wasserleitung des Zentralkinderheimes bewilligt.

Das Lehrgerüst wurde am 26. Juli ausgeschlagen. Am 25. September waren sämtliche Baumeisterarbeiten einschließlich der Kunststeinherstellungen vollendet. Am 27. September wurde mit den Pflasterungsarbeiten und am 3. Oktober mit den Asphaltierungsarbeiten begonnen.

Nach Vollendung dieser Arbeiten wurde am 2. November die Belastungsprobe der Brücke durchgeführt. Mit Rücksicht auf das günstige Ergebnis derselben konnte die Brücke am 3. November dem Verkehre übergeben werden.

II. Erhaltung der Brücken.

1. Donauström- und Donaukanalbrücken.

Gehsteg an der Nordbahnbrücke. — Im Oktober wurde der Pfostenbelag ausgebessert.

Aspernbrücke. — Das Holzstöckelpflaster wurde teilweise ausgewechselt (Kosten 2000 K). Die periodische Untersuchung der Brücke und das Anziehen der Hängeschrauben erforderten einen Betrag von 3800 K. Die vorgeschriebenen vierteljährlichen Untersuchungen und Kontroll-Nivellements an der Brücke wurden durchgeführt.

Von größeren Erhaltungsarbeiten an den sonstigen Donaukanalbrücken sind zu erwähnen:

1. Die Ausbesserungen des Holzstöckelpflasters an der Franzensbrücke, Stephaniebrücke, Sophienbrücke und an der Kaiser Joseph-Brücke;

2. die Untersuchung der Eisenkonstruktion und Auswechslung der schadhaften Rieten sowie größere Herstellungen an den Kandelaberpostamenten der Brigittabrücke.

An den übrigen Donaukanalbrücken wurden nach Erfordernis Zustandsetzungs- und Reinigungsarbeiten vorgenommen.

Die Kosten für diese Herstellungen haben rund 19.800 K betragen.

2. Wienflußbrücken.

Karolinenbrücke. — Anlässlich einer Untersuchung wurde festgestellt, daß der als Zwischentragkonstruktion dienende Pfostenbelag sehr stark vermodert war und eine Auswechslung geboten erschien.

Mit dem Stadtratsbeschlusse vom 8. Juni wurde daher die Rekonstruktion der Brückendecke durch Herstellung eines Siegwartbalkenbelages mit einem dünnen Zementstrich und einem 2 cm starken Gußasphaltplaster genehmigt; gleichzeitig wurden die Zimmermeister- und die Beton- bzw. Betoneisenarbeiten vergeben und der erforderliche Zuschußkredit in der Höhe von 5500 K bewilligt.

Die Rekonstruktionsarbeiten wurden unter Aufrechterhaltung des Verkehrs auf je einer Brückenhälfte im August und September durchgeführt.

Madetzkybrücke. — Auf Grund der Genehmigung des Stadtrates vom 31. August wurden die Erneuerung des Anstriches, die Auswechslung loser Nieten und sonstige Ausbesserungsarbeiten mit einem Kostenerfordernisse von 3919 K 43 h vorgenommen.

Sonstige Wienflußbrücken. — An den übrigen Wienflußbrücken wurden die notwendigen Erhaltungs- und Reinigungsarbeiten sowie die Brückennivellements durchgeführt.

Unter anderem wurde der Pfofenbelag auf der Franz Karl-Brücke erneuert und das Holzstöckelpflaster auf der Baumgartenbrücke und der Guldenbrücke ausgebessert.

Die für diese Erhaltungsarbeiten aufgelaufenen Gesamtkosten betragen rund 13.400 K.

3. Sonstige Brücken.

Schmelzbrücke. — Die Rekonstruktionsarbeiten an dieser im Zuge der Schweglergasse im XV. Bezirke über die Westbahn führenden Brücke wurden mit dem Stadtrats- und Gemeinderatsbeschlusse vom 11. November mit einem Gesamtkostenerfordernisse von 20.209 K 69 h genehmigt.

Mit dem Stadtratsbeschlusse vom 14. Dezember erfolgte auf Grund des Ergebnisses der Offertverhandlung die Vergebung der Eisenkonstruktions-, Zimmermanns-, Holzstöckelpflasterungs- und Anstreicherarbeiten, wobei bezüglich der Eisenkonstruktionsarbeiten bestimmt wurde, daß verjuchsweise eine Fläche von 120 m² des Schutzwellbleches in Aluminium auszuführen ist.

Die Bauarbeiten selbst konnten im Berichtsjahre nicht mehr begonnen werden.

Brücken über den Seeschlachtgraben im XI. Bezirke. — Zur Verbesserung des Abflußverhältnisses und zur Erleichterung der Räumung des Seeschlachtgrabens im XI. Bezirke wurde auf Grund des Stadtratsbeschlusses vom 10. August die Rekonstruktion und Hebung der schadhaften 4 Brücken über den Seeschlachtgraben im Zuge der Studengasse, Friedhoffstraße, Weißenböckstraße und Geringergasse mit einem Kostenerfordernisse von 7303 K 41 h durchgeführt.

Verschiedene Brücken. — Aus ähnlichen Gründen wurde die Rekonstruktion und Hebung der Utendorfbrücke über den Mariabrunner Mühlgraben im XIII. Bezirke veranlaßt.

Ferner wurden an den in Erhaltung der Gemeinde Wien stehenden Eisenbahnbrücken und Übergangstegen über Eisenbahnen sowie an sonstigen kleineren Brücken und Stegen Erhaltungsarbeiten und kleinere Rekonstruktionen durchgeführt. Der Gesamtkostenaufwand für diese Herstellungen betrug 22.000 K.

e) Wasserstraßen.

Donauregulierung.

Auf Grund einer vom k. k. Ministerialrate des k. k. Ministeriums für öffentliche Arbeiten, dipl. Ing. Ernst Lauda als Vorstand des k. k. hydrographischen Zentralsbureaus vorgenommenen wissenschaftlichen Untersuchung über die bei Wien im äußersten Falle zu erwartende Höchstwassermenge, wobei diese mit 14.000 m³ pro Sekunde ermittelt wurde (vgl. Seite 372 dieses Verwaltungsberichtes), wurden von der Donauregulierungs-Kommission Studien zur Feststellung jener Maßnahmen, welche zur un-

schädlichen Abfuhr dieser gewaltigen Wassermenge bei Wien erforderlich sind, angestellt und es wurde zu diesem Zwecke ein aus Technikern des k. k. Ministeriums für öffentliche Arbeiten und der Donauregulierungs-Kommission zusammengesetztes Komitee gebildet.

Dem von diesem Komitee ausgearbeiteten generellen Projekte liegt die Idee zu Grunde, die Hochwasserwelle entsprechend früheren Beschlüssen der Donauregulierungs-Kommission und des Stadtrates im vorhandenen Stromschlauche selbst, d. h. ohne Spaltung des Stromes abzuführen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen bestehen im wesentlichen in einer Abgrabung der in Betracht kommenden Inundationsgebiete um 1 bis 1.2 m, und zwar am linken Ufer zwischen Lang-Engersdorf und Schönau und am rechten Ufer von der Donaukanalmündung bis Mannswörth, ferner in einer Erhöhung der Hochwasserschutzdämme bis zu 0.3 m über den zukünftigen Höchstwasserspiegel, und zwar des Donaugraben-Mühlдамmes, des Marchfeldschuttdammes (Strecke Bisamberg-Schönau), der Scheitellinie im Zuge der Engerthstraße—Behlstraße—Vorgartenstraße, verlaufend zum Freudenauer Hafendamme, dann des rechtsufrigen Inundationsdammes bis zum Zieglerwasser und des Rückstaudammes beim Freudenauer Hafen und am Donaukanale, endlich in einer Erhöhung einzelner Teile der Anlagen des Sperrwerkes und der Kammersehleuse in Nußdorf bis zu 0.3 m über den künftigen Hochwasserspiegel. Das bei der Abgrabung gewonnene Material, zirka 7 $\frac{1}{2}$ Millionen Kubikmeter, soll zur Erhöhung und Verstärkung der Dämme und zur Ausfüllung von Mulden und Rinnen im Inundationsgebiete verwendet werden. Die im Inundationsgebiete stehenden Pfeiler der Donaustrombrücken sowie die das Inundationsgebiet durchquerenden Unrats- und Abfallwasserkanäle sollen sachgemäß gesichert, bezw. umgestaltet werden. Die Gesamtkostensumme wurde mit 17 $\frac{1}{2}$ Millionen Kronen veranschlagt. Dieses generelle Projekt sowie die seine Grundlage bildende Studie des hydrographischen Zentralbureaus wurden im österreichischen Ingenieur- und Architektenvereine einer eingehenden Besprechung unterzogen. Nach Vorprüfung durch das technisch-administrative Komitee wurde es in der Plenarversammlung der Donauregulierungs-Kommission vom 6. Juli einstimmig angenommen. Von den Vertretern der Gemeinde Wien wurde der Wunsch nach baldiger Verwirklichung der Hochwasserschutzmaßnahmen ausgesprochen. Zugleich wurde beschlossen, wegen Deckung des zur Durchführung dieser Arbeiten notwendigen Erfordernisses und wegen der damit im Zusammenhange stehenden Erstreckung der Wirksamkeit der Donauregulierungs-Kommission über den 31. Dezember 1911 hinaus die Verhandlungen unverweilt in Angriff zu nehmen.

Seitens der Gemeinde Wien wurden Gemeinderat k. k. Baurat Josef Grünbeck neuerlich zum Mitgliede, Vizebürgermeister Franz Hoß und Stadtrat k. k. Baurat Hans Schneider als Ersatzmänner in die Donauregulierungs-Kommission gewählt. Ober-Magistratsrat Dr. Max Weiß, Ober-Baurat Ing. Heinrich Goldemund und Magistratsrat Dr. Josef Friedrich Müller wurden als beratende Mitglieder in die Donauregulierungs-Kommission, Ober-Baurat Ing. Heinrich Goldemund übrigens als beratendes Mitglied in das technisch-administrative Komitee der Kommission entsendet.

Über eine Zuschrift der Donauregulierungs-Kommission wegen Stellungnahme der Gemeinde Wien zur Errichtung eines industriellen Etablissements (Schiffswerfte und Maschinenfabrik) im Freudenauer Winterhafen wurde in der Gemeinderatssitzung vom 3. Juli der Beschluß gefaßt, der Donauregulierungs-Kommission nachstehendes mitzuteilen:

„Unter der Voraussetzung, daß seitens der Dampfschiffahrtsgesellschaften oder des Staates nicht die Errichtung von Werften oder Umschlagplätzen geplant ist, wird gegen die beabsichtigte Verpachtung einer etwa 10.000 m² großen Grundfläche im Gebiete

des Freudenauer Winterhafens an eine Gesellschaft zum Zwecke der Errichtung einer Werfte und Maschinenfabrik unter folgenden Bedingungen prinzipiell keine Einwendung erhoben:

1. Der Pachtvertrag wäre auf höchstens 55 Jahre abzuschließen.
2. Die Einzelheiten des Pachtvertrages, wie insbesondere der Pachtschilling sind im Einvernehmen mit der Gemeinde festzusetzen.
3. Die Pachtwerberin hat auf eigene Kosten die Kanalisierung der Fabrik in den Donaufstrom nach den Angaben der Gemeinde Wien durchzuführen.
4. Längs der Seitenhafenstraße ist ein Grundstreifen von 2 m von der Verpachtung auszuschließen.
5. Vor endgiltigem Abschlusse des Pachtvertrages hat die Donauregulierungs-Kommission als Grundeigentümerin um die Bestimmung und Bekanntgabe der Baulinie anzusuchen, um darnach die Area des Pachtgrundes ausmitteln zu können.
6. Bei der nach Tilgung des nach dem Gesetze vom 4. Jänner 1899, R.-G.-Bl. Nr. 5. aufgenommenen Anlehens, d. i. mit dem 2. Jänner 1948, erfolgenden Übergabe des Freudenauer Winterhafens in das Eigentum und in die Verwaltung der Gemeinde Wien ist auch der Pachtgrund seitens der Donauregulierungs-Kommission samt allen Baulichkeiten und Anlagen vollkommen frei von Hypothekarlasten, die Lagerplätze im richtigen Niveau der Gemeinde Wien zu übergeben.
7. In den Pachtvertrag ist eine Bestimmung aufzunehmen, daß, falls die Pachtwerberin nach Übergabe des Freudenauer Winterhafenterritoriums in das Eigentum der Gemeinde Wien den Pachtschilling nicht termingemäß entrichtet, der Vertrag als aufgelöst betrachtet wird und der Gemeinde Wien das Recht zusteht, auf Gefahr und Kosten der Pächterin die auf dem Pachtgrunde befindlichen Baulichkeiten und Anlagen zu veräußern oder zu beseitigen.“

In der gleichen Angelegenheit wurden auch in der Sitzung der Donauregulierungs-Kommission vom 6. Juli prinzipielle Beschlüsse gefaßt.

Einem Detailprojekte der Donauregulierungs-Kommission für die Ausgestaltung des schwimmenden Stapelplatzes im Freudenauer Hafen wurde in der Stadtratsitzung vom 14. Juli zugestimmt.

In der Stadtratsitzung vom 23. November wurde beschloffen, die Donauregulierungs-Kommission zu ersuchen, die Zustimmung zur Einmündung von Fäkalkanälen der Gemeinde Klosterneuburg in das Donauregulierungsgerinne zu verweigern. Gleichzeitig wurden die Vertreter der Gemeinde Wien in der Donauregulierungs-Kommission ersucht, in gleichem Sinne Stellung zu nehmen.

Im Präliminare der Donauregulierungs-Kommission für das Jahr 1911, das in der Plenarsitzung dieser Kommission vom 22. Dezember genehmigt wurde, ist eine Reihe von größeren Strombauten, insbesondere Niedrigwasserbauten und Erhaltungsbauten vorgesehen. In dieser Sitzung wurde beschloffen, den Überschuß des Fonds der eigenen Gelder aus der Gebarung des Jahres 1909 im Betrage von rund 1,060.000 K dem Gesetze gemäß an die drei Kurien zu gleichen Teilen auszufolgen.

Der weiteren Ausgestaltung des Hafens durch die Errichtung von Gleisanlagen stehen immer wieder Schwierigkeiten im Wege. In der Plenarsitzung vom 22. Dezember wurde daher das Präsidium der Donauregulierungs-Kommission ersucht, diese Angelegenheit mit möglichstem Nachdrucke zu verfolgen.

Umwandlung des Donaukanales in einen Handels- und Winterhafen.

Wegen Einlösung der Häuser Nr. 1, 3 und 5 An der Brücke im II. Bezirke wurde auf Grund der Gemeinderatsbeschlüsse vom 1. und 15. Februar ein Übereinkommen mit der Kommission für Verkehrsanlagen abgeschlossen.

Die Einlösung dieser Häuser war einerseits zur Anlage der Kaimauern bei der Ferdinandsbrücke, zu deren Herstellung die Kommission für Verkehrsanlagen verpflichtet ist, andererseits auch für den Umbau der Ferdinandsbrücke aus architektonischen Gründen erforderlich.

In dem als Abschluß der Verhandlungen zwischen der Gemeinde Wien und der Kommission für Verkehrsanlagen bezüglich ihrer wechselseitigen Forderungen am 11. Februar zustande gekommenen Übereinkommen, das mit Gemeinderatsbeschluß vom 22. März genehmigt wurde und oben auf Seite 133 ff. abgedruckt ist, sind auch bezüglich des Ausbaues des Donaukanales verschiedene Vereinbarungen getroffen worden. (Art. XXVI—XXVIII.)

Die Arbeiten und Lieferungen für den Bau der Kai- und Stützmauern bei der Ferdinandsbrücke wurden in der Plenarsitzung der Donauregulierungs-Kommission vom 14. Oktober auf Grund des Ergebnisses der abgehaltenen allgemeinen Offertverhandlung vergeben.

Wegen Inanspruchnahme von Gemeindegünden im I., II. und III. Bezirke für die Kai- und Stützmaueranlagen am Donaukanale hat der Stadtrat mit Beschluß vom 4. März die Ausfertigung dreier Auffandungserklärungen genehmigt.

Herstellung des österreichischen Wasserstraßennetzes.

Über eine Zuschrift des k. k. Handelsministeriums vom 6. August 1909 wegen Stellungnahme der Gemeinde Wien zu dem bei der politischen Begehung der Teilstrecke Wien—Grub des Donau-Ober-Kanales im Jahre 1904 von den Vertretern der seither mit der Gemeinde Wien ganz oder teilweise vereinigten Donaugemeinden vorgebrachten Wünsche und Forderungen wurde in der Stadtratsitzung vom 4. August Beschluß gefaßt. Es wurden dabei die seitens der Vertreter der vormaligen Gemeinden Floridsdorf, Strebersdorf, Stammersdorf und Groß-Neudorf seinerzeit gestellten Forderungen (Beilagen T, M, Q, und R der Verhandlungsschrift der k. k. n.-ö. Statthalterei vom 20. Oktober 1904 bis 4. Jänner 1905) zum Teile aufrecht erhalten, zum Teile durch neue Formulierungen abgeändert oder erweitert.

Erhaltung der Ufer und Gerinne sowie Regulierung von Bachläufen.

Zur Behebung der bei den vorgenommenen Begehungen von Bächen im Gemeindegebiete von Wien wahrgenommenen Übelstände wurden nach Erfordernis Räumungen der Bachbette und Ausbesserungen schadhafter Ufer- und Sohlenversicherungen vorgenommen. Gleichzeitig wurde die Abstellung von Verunreinigungen der Gerinne veranlaßt. Erhaltungsarbeiten größeren Umfanges wurden insbesondere vorgenommen am Schreiberbache, Arbesbache, Ottakringer Bache, Waldbache und am Seeschlachtgraben. Für die Räumung des letzteren wurde mit dem Stadtratsbeschlusse vom 6. August ein Kredit im Höchstbetrage von 3000 K genehmigt. Am Halterbache wurde die Ausbesserung von Uferschutzmauern und von zwei Wehren durchgeführt.

Die Gesamtauslagen für die Erhaltung und Räumung der Bäche und Gerinne im Berichtsjahre betragen rund 28.600 K.

B. Verkehrsmittel.

a) Lohnfuhrwerk.

Fiakler und Einspänner.

Das wichtigste Ereignis, welches hier verzeichnet werden muß, bildet die endliche Lösung der seit Jahren obschwebenden Frage der Erlassung einer neuen Taxe und Betriebsordnung für das öffentliche Lohnfuhrwerk.

Gleich zu Beginn des Berichtsjahres hatte die k. k. n.-ö. Statthalterei den bezüglichen Entwurf fertiggestellt und die interessierten Genossenschaften und Behörden mit dem Erlasse vom 22. März zu einer Besprechung desselben eingeladen. — Nachdem noch mit dem Erlasse vom 9. April eine Äußerung des Wiener Gewerbe-Genossenschaftsverbandes und des Wiener Magistrates eingeholt worden war, wurde in dem am 14. Mai ausgegebenen und versandten XVI. Stück des Landesgesetz- und Verordnungsblattes unter Nr. 105 die Verordnung des k. k. Statthalters im Erzherzogtume Österreich unter der Enns vom 10. Mai, betreffend die Erlassung einer Betriebsordnung und eines Maximaltarifes für die an öffentlichen Orten im Gemeindegebiete der Stadt Wien zu jedermanns Gebrauche bereitgehaltenen Personenlohnfuhrwerke (Platzfuhrwerke) publiziert.

Bevor in die Besprechung dieser Verordnung eingegangen wird, sei kurz bemerkt, daß seitens der Genossenschaften der Fiaker und der Einspänner, der bezüglichen Gehilfenausschüsse sowie eines Fuhrwerksinhabers Rekurse und Aufsichtsbeschwerden an das k. k. Handelsministerium eingebracht, von diesem jedoch mit dem Erlasse vom 30. Juni als unbegründet abgewiesen, bezw. als unstatthaft erklärt wurden, die Statthaltereiverordnung sonach im vollen Umfange aufrecht blieb und mit 2. Juli, als dem Tage der Zustellung der Ministerialentscheidung, in Rechtskraft erwachsen ist.

Allerdings haben die genannten Genossenschaften Beschwerden an den k. k. Verwaltungsgerichtshof eingebracht und es wurde über die Beschwerde der Einspännergenossenschaft auch im Dezember verhandelt, die Publikation des bezüglichen Erkenntnisses aber auf den Jänner 1911 vertagt, wogegen die Beschwerde der Fiakergenossenschaft im Berichtsjahre überhaupt nicht zur Verhandlung kam. Ein Ansuchen der letzt-erwähnten Genossenschaft um Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung für ihre Verwaltungsgerichtshofbeschwerde wurde mit dem Handelsministerialerlasse vom 4. August abgewiesen. (Statthaltereierlaß vom 12. August.)

Was nun die Statthaltereiverordnung selbst anbelangt, zerfällt sie in 4 Abschnitte und zwar: A) Betriebsordnung, B) Maximaltarif, C) Übergangsbestimmungen und D) Beginn der Wirksamkeit der Verordnung.

Der I. Abschnitt ist wieder in 27 Paragraphen zergliedert und enthält als wichtigste Neuerung gegenüber der früheren Betriebsordnung die Anordnung der obligatorischen Einführung des Fahrpreisanzeigers.

Außerdem findet auch der Betrieb des öffentlichen Lohnfuhrwerkes mittels Kraftfahrzeugen in der neuen Betriebsordnung entsprechende Berücksichtigung.

Der im II. Abschnitte enthaltene Maximaltarif ist mit Rücksicht auf die erwähnte obligatorische Einführung des Fahrpreisanzeigers dem Wesen nach auf dem Grundsätze der Streckentaxe aufgebaut und enthält besondere Ansätze für Einspänner-, Zweispänner- (Fiaker-) und Automobilwagen.

Überdies ist für Wartezeiten, Kosten des Pferdefuhrwerkes, Berechnung des Fahrpreises bei Verlagen des Wegewerkes des Fahrpreisanzeigers und Berechnung des Fahrpreises bei Schlittenfahrten eine Zeittaxe sowie eine Bestellgebühr und Zuschläge für einen von einer Eisenbahnstation (mit Ausnahme der Stationen der Wiener Stadtbahn) oder einer Dampfschiffstation ausgehenden Fahrdienst, für die Mitnahme von Gepäck und für bestimmte besondere Fahrten vorgesehen.

Der III. Abschnitt enthält verschiedene Übergangsbestimmungen bezüglich jener Einrichtungen beim öffentlichen Lohnfuhrwerke, welche neu geregelt wurden, als: Evidenzbuch, Legitimationskarte, Numerierung und Fahrpreisanzeiger.

Was insbesondere letzteren anbelangt, wurde in Berücksichtigung der Schwierigkeiten der Beschaffung solcher Apparate die allmähliche Einführung des Fahrpreisanzeigers durch Einteilung der Fuhrwerke nach den Nummern in einzelne Serien und Festlegung verschiedener Zeiträume, innerhalb welcher die in eine bestimmte Serie fallenden Fuhrwerke mit dem Fahrpreisanzeiger ausgerüstet sein müssen, ermöglicht.

Im IV. Abschnitte endlich ist ausgesprochen, daß die Statthaltereiverordnung am 15. Tage nach Eintritt ihrer Rechtskraft, und zwar hinsichtlich aller ihrer Bestimmungen in Wirksamkeit tritt, insoferne die Übergangsbestimmungen nicht Einschränkungen enthalten.

Wie im Vorjahre wurde auch im Berichtsjahre die Umwandlung des Pferdebetriebes in den motorischen Betrieb lebhaft fortgesetzt; mit Ende des Jahres war für 201 Fiaker und 262 Einspänner, also zusammen 463 Lizenzen die Bewilligung zum Kraftwagenbetriebe erteilt. Tatsächlich standen davon im Automobilbetriebe 194 Fiaker- und 207 Einspänner-Lizenzen.

Fiaker: Die Gesamtzahl der Fiakerlizenzen betrug am Schlusse des Berichtsjahres 1002; der Unterschied gegenüber den im Vorjahre ausgewiesenen 1001 Lizenzen erklärt sich dadurch, daß damals eine seinerzeit wegen Nichtbetrieb zurückgenommene und dann wieder neu verliehene Lizenz nicht in Betracht gezogen wurde. Es ist demnach eine Vermehrung der Wagen nicht zu verzeichnen.

Die Fiakerstandplätze haben im Laufe des Berichtsjahres in Folge der bereits besprochenen Automobilisierung mannigfache Veränderungen erfahren und es wird die angedeutete Umwandlung des Pferdebetriebes in den motorischen Betrieb immer neue Änderungen in den Standplätzen im Gefolge haben.

Einspänner: Die Gesamtzahl der Einspännerlizenzen betrug am Ende des Berichtsjahres 1752.

Hinsichtlich der Einspännerstandplätze gilt das bei Besprechung der Fiakerstandplätze Angeführte.

Taxameterwagen: Die Anzahl der mit einem Taxameter ausgerüsteten Wagen betrug am Ende des Berichtsjahres beim Fiakergewerbe 194, und zwar nur Kraftwagen, beim Einspännergewerbe dagegen 189 Pferdewagen und 207 Kraftwagen. Diese Erscheinung erklärt sich daraus, daß ein Teil der Einspännerfuhrwerke auf Grund der eingangs besprochenen Statthaltereiverordnung vom 10. Mai noch im Berichtsjahre mit dem Fahrpreisanzeiger versehen werden mußte, während die bezüglichen Bestimmungen dieser Verordnung für Fiakerwagen noch nicht wirksam waren. In Verwendung standen die Taxametersysteme „Westendary & Pieper“, „Richard Popp“, „Elektra“, „Rosmos“, „Bruhn“, „Tirmann“ und „Austria“.

Stadtlohn- und Kleinfuhrgewerbe.

Im Laufe des Berichtsjahres haben allerdings Verhandlungen wegen Abänderung einiger Bestimmungen der Betriebsordnung für das Stadtlohnfuhrgewerbe stattgefunden, doch wurden dieselben nicht zu Ende geführt.

Besonders hervorzuhebende Entscheidungen oder Verfügungen sind weder in Bezug auf das freie Lohnfuhrwerks- noch hinsichtlich des Kleinfuhrwerksgebietes erlassen.

Das erstere wurde mit Ende des Jahres von 446 Personen mit 1345 Lizenzen betrieben.

Stellwagen.

Im Berichtsjahre ergaben sich folgende erwähnenswerte Änderungen im Stellfuhrwesen:

Durch die Zurücklegung der Stellfuhrkonzessionen seitens des Johann Pöschl und Johann Hamesberger hat sich die Zahl der Unternehmungen, welche den Stellwagenverkehr zwischen Wien und außerhalb des Gemeindegebietes gelegenen Orten besorgten, von 3 auf 1 verringert, wogegen die Zahl der Hotelstellwagenunternehmungen infolge Neuverleihung von Konzessionen an Josef Schindler (Hotel „Erzherzog Karl“) und Josef Guth („Hotel Guth“) eine Vermehrung um 2 erfahren hat, so daß die Gesamtzahl der Unternehmungen die gleiche geblieben ist.

Aus Anlaß der Jagdausstellung wurde für die Dauer derselben der Gemeinde Wien bewilligt, zum Ausstellungsterritorium einen ununterbrochenen Stellwagenverkehr einzurichten.

Eine weitere Änderung hinsichtlich des Betriebes der „Gemeinde Wien — städtische Stellwagenunternehmung“ ist insofern eingetreten, als derselbe auf den folgenden Teilstrecken der genehmigten Fahrrouten, und zwar Favoritenplatz—Bürgerplatz, Rochuskirche—St. Mary, Jubiläumstheater—Cottage, Hotel Union—Döbling, Hernalser Gürtel—Esterleinplatz, Spengergasse—Margaretengürtel und an Sonn- und Feiertagen Margaretengürtel—Meidling mit 2. November eingestellt wurde.

Mit dieser Änderung stand auch eine solche hinsichtlich der Standplätze, des Tarifes und der zugehörigen Zoneneinteilung in Verbindung.

Bezüglich der unter Verwendung von Kraftwagen ausgeübten Stellfuhrbetriebe der Gemeinde Wien wurden verschiedene Änderungen an den in Gebrauch stehenden Motorwagen genehmigt und die Einführung neuer Wagentypen bewilligt.

Unter Berücksichtigung der vorangeführten Änderungen ergibt sich für den gesamten Stellwagenverkehr in Wien folgende Zusammenstellung:

1. „Gemeinde Wien — städtische Stellwagenunternehmung“ mit 160 Lizenzen (Nr. 9 bis einschließlich 168) auf den Routen a) Westbahnhof—Stephansplatz, eventuell Ausstellungsstraße—Rotunde; b) Favoritenplatz, bezw. Staatsbahnhof—Stephansplatz—Franz-Joseph-Bahnhof; c) Südbahnhof—Stephansplatz—Nordwestbahnhof; d) Hernalser Gürtel (Stadtbahnhaltestelle „Alser Straße“) — Landstraßer Hauptstraße — Rochuskirche, bezw. Sophienbrücke — Prinzenallee (Prater); e) Wienstraße, bezw. an Sonn- und Feiertagen Margaretengürtel—Stephansplatz; f) Praterkai—Stephansplatz; g) Stephansplatz—Bürgerverforgungshaus—Hotel Union—Jubiläumstheater; h) Stephansplatz—Jubiläumstheater.

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

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

4. „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ mit 3 Lizenzen auf der Route Pöbleinsdorf—Salmansdorf, für Automobilbetrieb mit elektrischer Oberleitung.

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

6. Franz Preßl mit 1 Lizenz auf der Route Schwadorf—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“ 1 Lizenz mit Kraftwagenbetrieb, sowie „Hotel Metropole“, „Hotel Imperial“, „Hotel Kummer“, „Hotel Erzherzog Karl“ und „Hotel Guth“ je 1 Lizenz mit Pferdebetrieb.

b) Verkehr auf dem Donauströme und Donaukanale.

Donauströme.

Die zufolge Statthaltereierlasses vom 17. Februar vom k. k. Ackerbauministerium im Rekurswege mit Erlaß vom 1. Februar genehmigte Motorbootüberfuhr auf dem alten Donauströme zwischen der Ragraner Reichsstraßenbrücke und dem Strandbade „Gänsehäufel“ wurde im Berichtsjahre in Betrieb gesetzt. Am 28. Juni fand ein kommissioneller Lokalaugenschein wegen Erweiterung dieser Überfuhrkonzession zum Befahren einer Strecke bis zu einem in der Nähe von Stadlau gelegenen Inselepunkte und wegen allfälliger Verwendung von Benzinmotorbooten an Stelle des Dampfpropellers statt. Am 9. August wurde eine kommissionelle Probefahrt mit dem Überfuhrmotorboote vorgenommen, welche die Grundlosigkeit der bei der feinerzeitigen wasserrechtlichen Verhandlung vorgebrachten Befürchtungen der Interessenten erwies.

Über ein Ansuchen um Erteilung der Konzession zum Betriebe der Schifffahrt mit Benzinmotorbooten auf dem Donauströme zwischen der Ausstellungsstraße und dem Praterspiz sowie auf dem Donaukanale zwischen der Marien-, bezw. Aspernbrücke und dem Praterspiz und wegen Aufstellung der erforderlichen Landungsstege, und zwar am rechten Ufer des Donauströmes im Zuge der Ausstellungsstraße, ferner vor dem Restaurant Praterspiz und am rechten Ufer des Donaukanales vor dem Gebäude der Urania fand am 8. Juni eine kommissionelle Verhandlung statt. Über die Stellungnahme der Vertreter der Gemeinde Wien zu dieser Angelegenheit wurde in der Stadtrats-sitzung vom 3. Juni Beschluß gefaßt. Die Konzession zum gewerbmäßigen Betriebe der Schifffahrt mittels Benzinmotorbooten zwischen den Landungsstegen am rechten Donaukanalufer unterhalb der Aspernbrücke und am rechten Ufer des Donauströmes bei km 8 unter Wien nächst dem Restaurant am Praterspiz sowie am rechten Ufer des Donauströmes zwischen den Landungsplätzen der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft und des städtischen Lagerhauses wurde mit Statthaltereierlaß vom 5. Juli erteilt und gleichzeitig die Errichtung von Landungsstegen an den genannten 3 Anlandeplätzen genehmigt.

Am 3. Oktober fand unter Leitung der k. k. n.-ö. Statthaltereie eine kommissionelle Verhandlung über ein Ansuchen um Bewilligung zur Errichtung einer Motorbootüberfuhr über den Donauströme zwischen der Ausstellungsstraße und Kaisermühlen statt, wobei die Vertreter der Gemeinde Wien im Sinne des Stadtratsbeschlusses vom 29. September die im Interesse der Gemeinde erforderlichen Bedingungen stellten.

Zufolge Statthaltereierlasses vom 13. Februar tritt in der Inhabung der bis zum 31. Dezember 1911 währenden Konzession für die Überfuhr Rußdorf—Zedlesee insofern eine Änderung ein, als einer der Teilhaber die Konzession zurückgelegt hat.

Betreffend die Schifffahrt im Wiener Durchstiche wurde von der k. k. n.-ö. Statthalterei am 20. Oktober nachstehende Kundmachung erlassen:

„Es wurde die Wahrnehmung gemacht, daß einzelne Stellen des linken Ufers im Wiener Durchstiche des Donaustromes zum Landen und Verheften von Fahrzeugen benützt werden, obwohl daselbst kein öffentlicher oder privater Landungsplatz besteht.

Dieser Vorgang verstößt gegen die bestehenden strompolizeilichen Bestimmungen, weshalb die Verheftung der Fahrzeuge an dem niedrigen linken Ufer verboten wird.

Da die bisherige Benützung des linken Ufers zumeist darauf zurückzuführen ist, daß die am rechten Ufer gelegenen öffentlichen Landungsplätze in bestimmungswidriger Weise ausgenützt sind, werden die Anordnungen der Punkte 15 und 17 der Statthaltereikundmachung vom 13. Mai 1888, L.-G. u. B.-Bl. Nr. 36, welche die Dauer der Benützung öffentlicher Länden regeln, in Erinnerung gebracht. Hiernach muß das Aus- und Einladen von Waren binnen 3 Tagen beendet sein; leere Fahrzeuge sowie solche, die keine Waren aus- und einladen, haben binnen 24 Stunden den öffentlichen Landungsplatz zu verlassen.

Endlich wird darauf verwiesen, daß am rechten Ufer des Wiener Durchstiches unterhalb der Militärschwimmschule sowie unterhalb der Krieauer Schiffmühlen freie Uferstrecken bestehen, die zwar als öffentliche Landungsplätze erhalten werden, jedoch nahezu gänzlich unbenützt sind. Die Verheftung der Fahrzeuge am linken als Landungsplatz nicht eingerichteten Ufer kann daher keineswegs mit Platzmangel im Wiener Durchstiche begründet werden.“

Betreffend die Pachtung von Landungsplätzen in Zwischenbrücken und am Donaudurchstiche, bezw. eines oberhalb der Bonwillerschen Walzmühle gelegenen, ehemals öffentlichen, jetzt der Donauregulierungskommission gehörigen Landungsplatzes durch die Süddeutsche Donaudampfschiffahrtsgesellschaft fanden zwischen dieser und der Donauregulierungskommission Verhandlungen statt und es wurden in den Sitzungen der letzteren vom 6. Juli und vom 14. Oktober die grundsätzlichen Bedingungen für diese Verpachtung festgesetzt.

Das k. k. technische Versuchsamt hat sich wegen Pachtung einer Grundfläche zum Zwecke der Errichtung einer schiffbautechnischen Versuchsanstalt mit der Donauregulierungskommission ins Einvernehmen gesetzt. In der Plenarsitzung der Kommission vom 22. Dezember wurde diese Verpachtung grundsätzlich genehmigt.

Über ein Ansuchen der kgl. ung. Fluß- und Seeschiffahrtsgesellschaft wurde dieser mit Statthaltereierlaß vom 26. August die Bewilligung für die Aufstellung einer Verladebrücke auf ihrem Umschlagplatze am Handelskai erteilt.

Am 6. August fand bezüglich der Errichtung einer Verladeanlage der k. k. priv. Donaudampfschiffahrtsgesellschaft am Praterkai die Verhandlung in wasserrechtlicher Hinsicht statt.

Am 9. Dezember fand eine kommissionelle Verhandlung wegen Herstellung einer Schlepfbahn zum Depotplatze der Wiener Donauand-Waggerungswerke bei der Nordbahnbrücke statt.

Am 15. Dezember wurde diesen Werken die Bewilligung zur Errichtung einer Schiffsentlade- und Sortieranlage am Handelskai im XX. Bezirke erteilt.

Für den Freudenauer Hafen wurde eine vorläufige, bis 1. Juli 1910 gültige Hafenordnung erlassen.

In der Stadtratsitzung vom 1. Februar wurde beschlossen, dem Präsidium des „Deutschen Motorachtclubs“ mitzuteilen, daß die Gemeinde die in Aussicht genommene Veranstaltung einer Propaganda- und Tourenfahrt von Motorbooten auf der Donau

von Ulm nach Wien im zustimmenden Sinne begrüße und derselben nach Möglichkeit ihre Unterstützung angebedeihen lassen werde. Die Teilnahme eines Vertreters der Stadt Wien auf einem der Begleitschiffe anlässlich der Motorbootfahrt Regensburg—Wien wurde vom Stadtrate am 21. April beschlossen.

Zufolge Runderlasses der k. k. n.-ö. Statthalterei vom 3. Oktober hat das k. k. Ministerium für öffentliche Arbeiten mit Erlaß vom 18. August im Einvernehmen mit dem k. k. Handelsministerium die von diesem Ministerium im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Innern und für Kultus und Unterricht am 22. August 1894 erlassenen Vorschriften, betreffend die Schifffahrt mit Benzin-, Naphta- und Petroleum-Motorbooten (Norm. Nr. 2693) wie folgt abgeändert:

„1. Die Bestimmungen des Erlasses finden auch auf die mit Motoren ausgestatteten schwimmenden Werke (Bagger, Elevatoren, Krane 2c.) und ebenso wie für die gewerbsmäßige auch für die nicht gewerbsmäßige Schifffahrt Anwendung.

2. Die obere Grenze der Motorenleistung, bei welcher die Führung des Schiffes und die Bedienung der Maschine einer und derselben Person, soferne diese die erforderliche Befähigung für beide Funktionen besitzt, anvertraut werden kann, wird auf 15 effektive Pferdestärken erhöht.

Eine Vereinigung der Funktionen des Maschinenwärters und Schiffführers in einer und derselben Person kann ausnahmsweise auch bei einer Maschinenleistung, welche 15 effektive Pferdestärken übersteigt, vom k. k. Handelsministerium im Einvernehmen mit dem k. k. Ministerium für öffentliche Arbeiten bewilligt werden.

Bei besonderer Qualifikation des Kandidaten bezüglich der Wartung von Benzin-, Naphta- und Petroleummotoren behält sich das k. k. Ministerium für öffentliche Arbeiten vor, von einer Maschinenwärter-Prüfung ganz abzusehen.

3. Gerät das Befähigungszeugnis eines Motorwärters in Verlust, so ist wegen Ausstellung eines Duplikates nach den Bestimmungen des Handelsministerialerlasses vom 15. Februar 1897, betreffend die Ausfertigung der Duplikate von Zeugnissen für Dampfkessel- und Dampfmaschinenwärter, vorzugehen.

Die vorstehenden Bestimmungen treten ab 1. Jänner 1911 in Wirksamkeit.“

Donaukanal.

Am 14. Februar fand bei der k. k. n.-ö. Statthalterei eine kommissionelle Besprechung betreffend Regelung des Schifffahrtsverkehrs im Wiener Donaukanale und die Ein- und Ausfahrt bei Nußdorf für das Jahr 1910 statt. Am 19. Februar wurde die bezügliche Statthalterei-Kundmachung erlassen.

Anlässlich der deutsch-österreichischen Motorbootfahrt Regensburg—Wien wurde zufolge Verfügung der k. k. n.-ö. Statthalterei durch die Wiener Donaukanal-Inspektion für den 26. Mai und die Zeit vom 26. Mai bis 1. Juni eine Regelung des Schifffahrtsverkehrs im Donaukanale kundgemacht.

Mit Stadtratsbeschluss vom 28. Juli wurde über ein Ansuchen des österreichischen Motorbootklubs um Bewilligung, den Wiener Donaukanal mit Motorbooten befahren und die Boote beim städtischen Strombade Sophienbad verheften zu dürfen, der Bewilligung unter den in der Verhandlungsschrift vom 20. Juli seitens der Vertreter der Gemeinde Wien gestellten Bedingungen zugestimmt; hiernach darf der Donaukanal vorläufig stromaufwärts nur bis zur Aspernbrücke befahren werden. Seitens der k. k. n.-ö. Statthalterei wurde mit Erlaß vom 3. September die Genehmigung für diese Motorbootfahrten erteilt. Mit Kundmachung der k. k. n.-ö. Statthalterei vom 10. August wurden

die in der Kundmachung vom 16. Februar enthaltenen Bestimmungen, betreffend die Wartepläze für Schiffe, welche in den Wiener Donaukanal bei Nußdorf unmittelbar einfahren, abgeändert.

Die Bewilligung zum Betriebe der Kollüberfuhr am Wiener Donaukanale zwischen der Krieglergasse im III. Bezirke und der Laufbergergasse im II. Bezirke wurde mit Statthaltereierlaß vom 20. Juni auf weitere 5 Jahre, das ist bis zum 15. Mai 1915, verlängert.

Auch die Überfuhr-Konzession am Donaukanale für die zirka 200 m stromaufwärts der Brücke der Donauuferbahn bestehende Kollfähre und die Bewilligung für die Waidzillenüberfuhr über den Freudenauer Winterhasen in der Fortsetzung der ersteren bis zum Praterspiz wurde mit Statthaltereierlaß vom 28. Jänner für weitere 5 Jahre, d. i. bis zum 31. Jänner 1915, erteilt.

Mit Statthaltereierlaß vom 11. Juni wurde der Ersten österreichischen Donau-Sandbaggerungs-A.-G. die Bewilligung zur Führung von beladenen Schleppen durch die Ferdinandsbrücke und den oberen Donaukanal unter gewissen Bedingungen erteilt.

Am 30. Juli und am 7. Dezember fanden kommissionelle Besprechungen bei der k. k. n.-ö. Statthaltereie wegen Zulassung neuer Dampfertypen der Ersten österreichischen Donau-Sandbaggerungs-A.-G. für den Donaukanal statt und am 4. November wurde eine Versuchsfahrt mit dem Dampfer „Eßeg“ bei der Augartenbrücke vorgenommen. Mit Statthaltereierlaß vom 21. März wurde der Ersten österreichischen Donau-Sandbaggerungs-A.-G. die wasserrechtliche und strompolizeiliche Genehmigung für eine Abänderung der mit Erlaß vom 30. Juni 1909 genehmigten Krananlage zwischen Kilometer 1.5 und 1.9 am linken Donaukanalufer erteilt. Am 14. Juli fand der gewerbebehördliche Augenschein dieser Anlage statt, worauf die gewerbebehördliche Bewilligung am 24. Oktober erteilt wurde.

Für die mit Statthaltereierlaß vom 19. August 1909 wasserrechtlich und strompolizeilich genehmigte Dampfkrananlage derselben Unternehmung im XI. Bezirke an der Simmeringer Lände zwischen km 14.35 und 14.85 am rechten Donaukanalufer wurde die Bewilligung der Gewerbebehörde auf Grund eines am 25. Juli abgehaltenen Augenscheines am 22. November erteilt.

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:

Am 5. März, betreffend den Fuhrwerksverkehr in der Mühlgasse im IV. Bezirke; am 10. März, betreffend den Fuhrwerksverkehr in der Probusgasse im XIX. Bezirke; im Mai, betreffend das Standhalten zum Zwecke des Feilbietens von Waren; am 28. Juni, betreffend den Fuhrwerksverkehr in der Seitenfahrbahn der Ringstraße vor den Häusern I. Kärntner Ring Nr. 5—9;

am 19. Oktober, über die Regelung des Allerheiligenverkehrs, eine den geänderten Verhältnissen angepaßte Neuauflage der vorjährigen Kundmachung.

b) Fuhrwerksverkehr.

Die im Vorjahre von der k. k. Polizei-Direktion angeordnete schärfere Überwachung des Fuhrwerksverkehrs hat die erhofften Wirkungen nur teilweise erzielt.

Am Ende des Berichtsjahres haben Organe der k. k. Polizei-Direktion eine Studienreise in mehrere Städte des Auslandes unternommen, um über die Regelung des Fuhrwerks- und Fußgeherverkehrs Erfahrungen zu sammeln; die Ergebnisse dieser Studienreise konnten im Berichtsjahre nicht mehr verwertet werden.

In zahlreichen Fällen wurden im Einvernehmen mit der k. k. Polizeibehörde zeitweilige Straßenabsperungen und Fuhrwerksablenkungen verfügt, die insbesondere infolge der umfangreichen Straßenaufgrabungen durch die k. k. Post- und Telegraphendirektion notwendig geworden waren.

c) Genützung städtischen Straßengrundes durch Private.

Für die Inanspruchnahme städtischen Straßengrundes durch Private sowie für die Anbringung von privaten Objekten, welche in den Luftraum der öffentlichen Straßen hineinragen, ist die Bewilligung des Magistrates bzw. der magistratischen Bezirksämter erforderlich.

Im Berichtsjahre wurden folgende Genehmigungen erteilt: Zur Herstellung von Gewölbspotalen mit Plachen 228, ohne Plachen 109, von Plachen allein 198, zur Anbringung von Schaukästen 547, von Gewölbslaternen 1233.

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

Am Ende des Berichtsjahres war die Gemeinde Wien Abonnentin von 414 Fernsprechstellen mit 474 Nebenstellen. Die Zahl der Privattelephon- und Signalanlagen betrug 51.

Im Berichtsjahre wurde die Herstellung der Kabelblockanlagen in großem Umfange fortgeführt; die Verbindungsleitung, die den Kern der Inneren Stadt umspannen soll, wurde nahezu fertiggestellt, Radiallinien in dem II., III., IV. und VII. Bezirke wurden ausgeführt.

Im ganzen wurde das Kabelblocknetz um eine Länge von 8·594 km verlängert, von denen 4·252 km auf den I., 0·164 km auf den II., 1·249 km auf den III., 0·644 km auf den IV. und 2·285 km auf den VII. Bezirk entfallen.

Das Rohrpostnetz wurde um 0·531 km vergrößert, daher dessen Länge am Ende des Berichtsjahres 66·406 km beträgt.

Die staatlichen Kabelleitungen erfuhren eine Erweiterung um 15·527 km, somit betrug die Gesamtlänge der staatlichen Kabeltraffen 268·022 km.

Behufs Bewilligung von Kabelblocklegungen, Bettungskabellegungen, Rohrpostanlagen, Aufstellung von Säulen und Dachständen zc. wurden 130 kommissionelle Augen-scheine und etwa 900 Einzelerhebungen vorgenommen.

Auf städtischen oder unter der Verwaltung der Gemeinde Wien stehenden Fonds- und Stiftungshäusern waren am Ende des Berichtsjahres 68 Kabelauführungsobjekte und 198 Dachstände angebracht.

E. Öffentliche Uhren.

Die Turmuhr im XXI. Bezirke, Groß-Feudlersdorf, wurde mit einem neuen Triebwerke versehen, die Zifferblätter wurden renoviert.

Neu errichtet wurde ein Uhrwerk mit einem transparenten Zifferblatte an der St. Anna-Kapelle in Neuwaldbegg, XVII. Bezirk. An diesem Uhrwerke wurde zum erstenmale ein elektrischer Uhraufzugsautomat angebracht, durch welchen die manuelle Bedienung zum Aufziehen der Uhr überflüssig wird, wodurch eine wesentliche Ersparung an Instandhaltungskosten eintritt. Obwohl der Automat noch nicht vollkommen durchkonstruiert ist, hat er doch bis zum Ende des Berichtsjahres derart zufriedenstellend funktioniert, daß für eine Reihe von anderen Uhren seine Anwendung in Aussicht genommen werden konnte.

Außer diesen Neuherstellungen wurden einige ältere Uhrwerke einer gründlichen Renovierung unterzogen.

Errichtung eines elektrischen Zentral-Uhrensystems. — Diese Frage bildete auch im Berichtsjahre den Gegenstand eingehender Studien, die aber über das Gebiet der Vorarbeiten nicht hinausgelangt sind.

Einführung der mitteleuropäischen Zeitrechnung. — Im April des Berichtsjahres wurde nachstehender Aufruf erlassen:

An die Bevölkerung Wiens!

„Da unser modernes Leben von Tag zu Tag größere Ansprüche an den Verkehr stellt und immer mehr von diesem beeinflusst wird, erscheint es wünschenswert, daß auch die Zeitbestimmung für alle bürgerlichen Verrichtungen des Lebens mit der offiziellen Verkehrszeit, das ist der bereits für den ganzen österreichischen Eisenbahn-, Post- und Telegraphendienst maßgebenden mitteleuropäischen Zeit, übereinstimme.

Von dieser Erwägung geleitet, hat der Wiener Gemeinderat mit dem Beschlusse vom 2. April 1909 sich dafür ausgesprochen, daß vom 1. Mai 1910 angefangen in Wien für den gesamten Amts- und Geschäftsverkehr die mitteleuropäische Zeitrechnung eingeführt werde und gleichzeitig verfügt, daß vom 1. Mai 1910 an die Amtsstunden in allen städtischen Ämtern und Anstalten sowie die Geschäftsstunden, Fahrpläne u. in allen städtischen Betrieben nach mitteleuropäischer Zeit zu rechnen sind; weiters, daß sämtliche von der Gemeinde erhaltenen öffentlichen Uhren von dem genannten Tage an nach mitteleuropäischer Zeit gerichtet und die städtischen Mittagszeichen nach dieser Zeit gegeben werden.

Die Gemeinde wendet sich nunmehr an die gesamte Bevölkerung Wiens sowie auch an alle Behörden und Anstalten mit dem Ersuchen, auch innerhalb ihres Wirkungsbereiches vom 1. Mai 1910 angefangen die mitteleuropäische Zeitrechnung einzuführen.“

Die tatsächliche Einführung der mitteleuropäischen Zeitrechnung vollzog sich anstandslos im ganzen Gemeindegebiete.