

X. Verkehrsweisen.

A. Verkehrswege.

a) Gemeindestraßen.

1. Straßen- und Platzbenennungen.

Im Berichtsjahre wurden neubenannt:

im II. Bezirke: Schödlbergergasse, die unbenannte Gasse zwischen Dr.-Nr. 44, Schüttaustraße, und Dr.-Nr. 43, Schiffmühlenstraße, in Kaisermühlen, nach dem im Jahre 1853 verstorbenen hervorragenden Wiener Landschaftsmaler Johann Nepomuk Schödlberger;

im III. Bezirke: Hintermayergasse, die unbenannte, parallel zur Rottendorfergasse geplante Gasse zwischen Schnirch- und Baumgasse nächst Dr.-Nr. 155, Erdbergstraße, in der Strecke von der verlängerten Schnirchgasse bis zu dem projektierten Platze im Erdbergermais zwischen Baumgasse—Rottendorfergasse und der verlängerten Markhofgasse, nach dem am 15. Juli 1900 verstorbenen Kaufmann im Bezirkssteile Erdberg Franz Hintermayer, welcher sich als Bezirksrat sehr eifrig im Interesse des III. Bezirkes betätigt hat; — Daffingerstraße, die neue, senkrecht auf die über die Area der parzellierten Heumarktkaserne führenden Verlängerung der Viztstraße stehende Straße;

im IV. Bezirke: Bärenmühlgasse, die vom Freihausplatz zur Rechten Wienzeile führende Gasse, nach der uralten Bärenmühle, welche bis zum Jahre 1856 am rechtsseitigen Mühlkanale betrieben wurde; — Freihausplatz, der Platz an der im Zuge der Operngasse liegenden neuen Straße, zur Erinnerung an das Freihaus; — Faulmangasse, die neue, in der Verlängerung der Paniglasse laufende Gasse, für die Strecke von der Mühlgasse bis zur Rechten Wienzeile, nach dem verstorbenen Stenographieprofessor Karl Faulmann; — In der Rosenlücken, die zur verlängerten Kesselgasse parallel laufende neue Gasse, zur Erinnerung an die Rosenlücke, auch Rosengasse, welche von der heutigen Kesselgasse zum Raschmarke lief und in welcher sich das Hospiz des Heiligengeistordens mit der St. Antonskirche befand; — Rühnplatz, der neue Platz an der regulierten (verlängerten) Mühlgasse, nach dem am 10. April

1913 verstorbenen Gemeinderate und Organisator des Wiener Volksküchenvereines Dr. Josef v. Kühn; — Treitlstraße, die neue, vom Karlsplatze zur Friedrichstraße führende Straße, nach dem am 23. Jänner 1895 verstorbenen Wohltäter und Gemeinderate Josef Treitl;

im X. Bezirke: Graffgasse, die neue Gasse, welche sich, von der Herzgasse parallel zur Troststraße unterhalb des Keerwindenplatzes laufend, bis zur k. u. k. Infanteriekaserne (Malborghetgasse) erstreckt, nach dem im Jahre 1807 verstorbenen, aus dem siebenjährigen Kriege, dem Türkenkriege (1788) und den Revolutionskriegen (1794 und 1795) rühmlichst bekannten, mit dem Ritterkreuze des Maria Theresien-Ordens ausgezeichneten Generalmajor Johann Freiherrn v. Graf; — Hebbelplatz, der neue Platz an der verlängerten Steudelgasse, in welchen die Alpen-, Schleier- und Hebbelgasse einerseits, die Rissaweggasse und Wiererstraße andererseits einmünden, nach dem am 13. Dezember 1863 zu Wien verstorbenen deutschen Dichter Friedrich Hebbel; — Zohanngasse, die neue, von dem Friesenplatze zwischen der Fernkorngasse und der Neilreichgasse bis zum Gürtel führende Gasse nach dem am 10. August 1905 verstorbenen Obmann des Armeninstitutes Favoriten, Bezirks- und Waisenrat Gregor Zohann, welcher für seine großen Verdienste auf dem Gebiete des Armenwesens mit der großen goldenen Salvator-Medaille ausgezeichnet wurde;

im XI. Bezirke: Klebinderweg, der neue, nächst der Kühgasse in Kaiser Ebersdorf beginnende, bis zur Hörtengasse reichende, in der Richtung der Klebindergasse liegende Fahrweg, nach der obenbezeichneten Gasse;

im XII. Bezirke: Kranichberggasse, die neueröffnete, von der Lehrbachgasse abzweigende Gasse südlich der Wagenzeilgasse (siehe: Umbenennung, XII. Bezirk, Pottendorferstraße); — Steiningergasse, die unbenannte, zwischen Dr.-Nr. 177 und 179, Breitenfurterstraße, abzweigende, gegen die Kirchfeldgasse führende Gasse in Altmannsdorf, nach dem am 13. Dezember 1894 verstorbenen bewährten Altmannsdorfer Schullehrer Josef Steininger;

im XIII. Bezirke: Linzadergasse, die gegenüber dem Hause Dr.-Nr. 5, Winzerstraße, abzweigende, bei Dr.-Nr. 5, Weitliffengasse, endende Gasse, nach dem Riede „Linz-Acker“; — Lennaisgasse, die unbenannte Gasse zwischen Dr.-Nr. 64 und 66, Linzerstraße, und den künftigen Dr.-Nr. 151 und 153, Goldschlagstraße, nach dem am 5. August 1821 geborenen, im 91. Lebensjahre verstorbenen Penzinger Hausbesitzer und langjährigen eifrigen Mitgliede des bestanden Penzinger Gemeindeauschusses Georg Lennais; — Melchartgasse, die an der Fasangartengasse beginnende, westlich zur verlängerten Watzmannngasse führende neue Gasse, nach dem im Jahre 1866 verstorbenen, in der Sturmzeit 1848—1859 als Bürgermeister und Schulrat in Lainz in sehr verdienstvoller Weise tätig gewesenem Matthäus Melchart; — Neblingergasse, die neue Gasse zwischen der Hügel- und Hummelgasse einerseits und dem Hiezingerkai und der Ruhoffstraße andererseits, nach dem am 25. Jänner 1817 in Wels geborenen, am 15. Oktober 1884 zu Wien verstorbenen Ehrenbürger von Unter-St. Veit und Gründer der Neblinger-Stiftung Jakob Neblinger; — Sporkplatz, der bei der Sampogasse beginnende, bei der Rendlersstraße endende, unbenannte Platz zwischen Breitensee und Ottakring, nach dem berühmten österreichischen Reitergeneral Johann Grafen Spork (geboren 1607, gestorben am

6. August 1679), welcher am 1. August 1664 bei St. Gotthard im ungarischen Komitate Eisenburg unter dem Feldmarschall Montecuccoli den Kern der türkischen Heeresmacht zertrümmerte; — Stuwäckengasse, die von der unteren Würzburggasse beginnende, gegen Westen bis zur verlängerten Wattmannngasse führende, neue Gasse, nach dem Flurnamen Stuwäcken; — St. Gotthardstraße, der durch den Sportplatz von der Schanzstraße abgetrennte Teil zwischen der Kendlersstraße und der Montleartstraße nach dem Orte St. Gotthard im ungarischen Komitate Eisenburg, wo am 1. August 1664 der österreichische Feldmarschall Graf Raimund Montecuccoli mit Reichstruppen unter dem Reitergeneral Johann Grafen Sporck den osmanischen Großwesir Ahmed Köprülü besiegte; — Versbachgasse, die an der oberen Würzburggasse beginnende, nördlich verlaufende, am Montecuccoliplatz endende Gasse, nach dem am 9. Dezember 1912 verstorbenen, von 1899 in Wien in leitenden Stellungen (als Brigadier, Divisionär, Kommandant des II. Korps) tätig gewesenen General der Infanterie Mansuet Freiherrn v. Versbach-Hadamar; — Wißgrillgasse, die unbenannte, an der Cumberlandstraße, vor dem Bahnhofe Penzing beginnende, zuerst in östlicher Richtung parallel zur Bahn ziehende, dann nach Norden abschwenkende und den Bahnkörper kreuzende Gasse, welche zwischen Dr.-Nr. 99 und 103 in die Linzerstraße mündet, nach dem am 5. Dezember 1803 verstorbenen Genealogen Franz Karl Wißgrill;

im XV. Bezirke: Alliogasse, die durch Parzellierung der Schmelzgründe entstandene Verlängerung der Haberlgasse, jenseits der Gablenzgasse, bis zum Mattisplatz, nach dem 1677 in Mailand geborenen, 1761 verstorbenen k. k. österreichischen Ingenieurhauptmann und „Direktor der Festung und Residenzstadt Wien“ Donatus Felix v. Allio; — Kamillo Sittegasse, die durch Parzellierung der Schmelzgründe entstandene Verlängerung der Habichergasse, jenseits der Gablenzgasse, bis zur Guntherstraße, nach dem am 17. April 1843 in Wien geborenen, am 15. November 1903 verstorbenen Direktor der höheren Staatsgewerbeschule, Begründer des modernen Städtebaues und Erbauer der Mechitaristenkirche in Wien Architekten Kamillo Sitte;

im XVI. Bezirke: Finsenstraße, die bei dem Neubau des Lupusheimes und der Lupusheilstätte vorüberführende, als Verbindung der Steinhofstraße und des Flößersteiges projektierte neue Straße, welche teilweise in der Strecke vor dem bezeichneten Gebäude eröffnet ist, nach dem im Jahre 1860 zu Thorshavn auf den Faroen geborenen und am 25. September 1904 zu Kopenhagen verstorbenen Begründer der Lichttherapie Nils R. Finsen; — Zagorski-gasse, der zwischen der Koppstraße und Gablenzgasse liegende Teil der Heindlgasse, nach dem am 10. Mai 1838 geborenen, am 28. März 1902 verstorbenen letzten Bürgermeister von Ottakring, dem Ingenieur und Architekten Anton Adolf Zagorski;

im XVII. Bezirke: Dittersdorfgasse, die zwischen der Hernalser Hauptstraße und der Richthausenstraße, unterhalb des Bahndammes der Vorortelinie der Stadtbahn gelegene unbenannte Gasse, nach dem am 24. Oktober 1799 verstorbenen Komponisten Karl Ditters v. Dittersdorf, dem Schöpfer einer großen Anzahl von Oratorien, Singspielen, Messen und Kantaten; — Gräffergasse, die zwischen der Hernalser Hauptstraße und der Richthausenstraße, ober-

halb des Bahndammes der Vorortelinie der Stadtbahn gelegene unbenannte Gasse, nach dem im Oktober 1852 verstorbenen Wiener Chronisten und Schriftsteller Franz Gräffler, dem Verfasser der „Österreichischen National-Enzyklopädie“;

im XVIII. Bezirke: **Humannplatz**, der zwischen der Währingerstraße und der Gutzgasse bestehende, sich einerseits von der Lazaristengasse bis zur Türkenschanzstraße, andererseits von der Vinzengasse bis zur Klostersgasse erstreckende freie Platz, nach dem am 28. August 1896 verstorbenen, durch sein seelsorgerisches, wohlthätiges Wirken hochverdienten Pfarrer von Währing Ignaz Humann;

im XIX. Bezirke: **Eisenmenggasse**, die bei Dr.-Nr. 74, Weinberggasse, abzweigende Seitengasse, nach dem am 7. Dezember 1907 verstorbenen Wiener Maler und Professor an der Akademie der bildenden Künste August Eisenmenger; — **Ettinghausengasse**, die beim Hohenwartplatz beginnende und oberhalb der neuen Kirche endende Gasse, nach dem am 25. Mai 1878 in Wien verstorbenen Professor der Mathematik und Physik Andreas Freiherrn v. Ettinghausen, welcher 1853 das physikalische Institut an der Wiener Universität einrichtete; — **Suttingergasse**, die schief gegenüber dem Hause Dr.-Nr. 25, Raasgrabengasse, abzweigende neue Gasse, nach dem Ende der Achtzigerjahre des 17. Jahrhunderts verstorbenen Topographen Daniel Suttinger;

im XX. Bezirke: **Raschlgasse**, die neue Verbindungsstraße zwischen der Wallensteinstraße (beziehungsweise dem Wallensteinplatz) und der Greifensteingasse, nach dem am 12. Februar 1829 geborenen, am 14. Juni 1906 verstorbenen verdienstvollen Obmanne des Ortsschulrates Brigittenau, dem Bürgerschuldirektor und Patronatskommissär der Pfarrkirche zu St. Brigitta Franz Raschl;

im XXI. Bezirke: **Berlagasse**, die neue, von der Rußbergstraße, nächst der Pragerstraße in Strebersdorf gegen Nordwesten abzweigende Gasse, nach dem am 16. Februar 1896 verstorbenen österreichischen Volksdichter Moïse Berla (Pseudonym für Moïse Scheichl); — **Fraunhofergasse**, die neue, parallel zur Voltagasse und Bellgasse, von der Jedleseerstraße abzweigende, auf die Schwarzlackenuau mündende Gasse, nach Josef von Fraunhofer (1787—1826), dem Entdecker der dunklen Linien im Sonnenspektrum und Schöpfer des dioptrischen Fernrohres; — **Faschinggasse**, die neue, von Dr.-Nr. 237, Erzherzog Karl-Straße abzweigende, zur Aspernstraße führende Gasse in Aspern, nach dem am 26. August 1826 verstorbenen Generalmajor Karl Freiherrn v. Fasching, welcher durch die umsichtige Verteilung der Munitionsreserve wesentlich zum glücklichen Ausgange der Schlacht bei Aspern beitrug; — **Guerieplatz**, der neue, an der Schulgasse und der Lebnergasse, zwischen der Josef Rustongasse und der Bellgasse gelegene Platz, nach dem Physiker Otto v. Guericke (1602—1686), dem Erfinder der Luftpumpe und des Manometers; — **Jochbergengasse**, die neue, zwischen der Scheunenstraße und dem Gaspingerplatz nach Westen bis zur Katastralgrenze Groß-Jedlersdorf—Strebersdorf führende Gasse, nach der Riedbezeichnung „Die Joch Bergen“; — **Krahgasse**, die neue, am Freihof in Ragnan beginnende, am Ragnanerplatz nächst

Dr.-Nr. 33 endende Gasse, nach dem am 19. Jänner 1804 verstorbenen hervorragenden österreichischen Feldherrn, dem Feldzeugmeister und Kommandeur des Militär-Maria Theresien-Ordens Paul Freiherrn K r a y v. K r a j o v a, unter dessen Führung die Siege bei Legnano, Magnano und Kovi errungen wurden; — L e b n e r g a s s e, die neue, von der Josef R u s t o n g a s s e abzweigende, parallel zwischen der Jedleseerstraße und der Schulzgasse sich hinziehende und in die Schwarzlackenuau mündende Gasse, nach dem am 26. Oktober 1863 verstorbenen ersten Ortsrichter von Jedlesee Franz L e b n e r, welcher sich im Kriegsjahre 1859 große Verdienste erworben hat; — L o t t g a s s e, eine neue Gasse in Groß-Jedlersdorf nach dem am 23. Mai 1883 verstorbenen Eisenbahntechniker und Erbauer der Arlbergbahn f. k. Oberbaurat Julius L o t t; — M a n n l i c h e r P l a z, der neue Platz zwischen der Volttagasse und Bellgasse einerseits und der Bunsengasse und Helmholtzgasse anderseits, nach Ferdinand Ritter v. M a n n l i c h e r (1848—1904), welcher mit seinem Repetiergewehr die österreichische Waffenindustrie wieder zu hohen Ehren brachte; — N o v i g a s s e, die neue, zwischen Dr.-Nr. 78 und 79, Leopoldauerplatz abzweigende und denselben mit der sogenannten südlichen Scheunenstraße verbindende Gasse, nach dem Siege der Österreicher und Russen über die Franzosen am 15. August 1799 bei dem Städtchen Kovi in Italien, welcher dem heldenmütigen Vorgehen der österreichischen Truppen unter Kray Freiherrn v. M e l a s und Johannes Fürst L i e c h t e n s t e i n zu verdanken war; — E d e n b u r g e r S t r a ß e, die entlang der Katastralgrenze Strebersdorf—Groß-Jedlersdorf beiläufig in der Richtung des bestehenden Feldweges sich hinziehende neue Gasse, nach dem deutschen Namen der Stadt Edenburg in Ungarn; — P r e ß b u r g e r G a s s e, die die Fochbergen- und Schwemmädergasse ungefähr in ihrer Mitte verbindende, beziehungsweise übersetzende neue Gasse, nach dem deutschen Namen der Stadt Preßburg in Ungarn; — P i t t k a G a s s e, eine Gasse in Groß-Jedlersdorf, nach dem am 23. September 1908 verstorbenen verdienstvollen Mitgliede der Gemeindevertretung Floridsdorf und Direktor der Floridsdorfer Sparkasse, Fleischhauer und Hausbesitzer Josef P i t t k a; — S i l d G a s s e, die neue, von der Moltkegasse abzweigende und zwischen Bellgasse und Josef Rustongasse laufende und in den Guerideplatz mündende Gasse, nach dem verdienstvollen Mitgliede der seit der Gründung des Ortes Floridsdorf im Jahre 1787 dort ansässigen Familie S i l d, dem am 29. November 1890 verstorbenen Kaufmann und Gemeindevorstande von Floridsdorf Lambert S i l d; — S c h w a r z l a c k e n a u, der neue, von der Volttagasse und Fraunhofergasse einerseits und von der Schulzgasse und Lebnergasse anderseits begrenzte Platz, nach der früheren Schwarzlackenuau, welche sich in der Nähe dieses Platzes befand und auf welcher im Jahre 1805 ein bedeutendes Gefecht stattgefunden hat; — S c h w e m m ä d e r g a s s e, die neue, zwischen der Scheunenstraße und dem Haspingerplatze nach Westen bis zur Katastralgrenze Groß-Jedlersdorf—Strebersdorf führende Gasse, nach der Riedbezeichnung „Die Schwemm-Acker“; — S c h i m o g a s s e, eine neue Gasse in Groß-Jedlersdorf, nach dem am 8. Dezember 1911 in Wien verstorbenen Maler Andreas S c h i m o, welcher sein Vermögen, bestehend aus drei Häusern in Wien und Wertpapieren im Betrage von über 250.000 K, der Stadt Wien testierte; — W a r t e n s l e b e n g a s s e, die von der Smolagasse, nächst der Malzfabrik Hauser und Sobotka abzweigende, zu einer noch uneröffneten Gasse führende neue Gasse in Stadlau, nach dem am 7. März 1821 verstorbenen Feld-

marischalleutnant und Ritter des Maria Theresien-Ordens Grafen Ferdinand Wartenstein welcher in der Schlacht bei Aspern mit seiner Kavalleriebrigade den Ansturm der französischen Reiterei auf die österreichische Kavalleriereserve zurückschlug; — **Wernldgasse**, die von der Brünner Straße nächst der Jutespinnerei in Groß-Zedlersdorf parallel zur Obermahergasse gegen die Nordbahn führende neue Gasse, nach dem am 29. April 1889 verstorbenen österreichischen Waffentechniker Josef Wernld; — **Wernldplatz**, der an der neubenannten Wernldgasse in Groß-Zedlersdorf gelegene neue Platz, nach dem Vorbenannten.

Als Verlängerung schon bestehender benannter Verkehrswege wurden neubenannt:

im IV. Bezirke: **Friedrichstraße**, die im Zuge der Friedrichstraße bis zur Operngasse gelegene neue Straße; — **Operngasse**, die aus der Verlängerung der Operngasse hervorgegangene neue Gasse; — **Paniglasse**, die in der Verlängerung der Paniglasse laufende neue Gasse für die Strecke von der Wiedener Hauptstraße bis zur Mühlgasse; — **Kesselgasse**, die Verlängerung der bestehenden Kesselgasse; — **Rechte Wienzeile**, die neue Straße im Zuge der Friedrichstraße — von der Operngasse angefangen — als Fortsetzung der Friedrichstraße;

im VII. Bezirke: **Lindengasse**, der in der Richtung der Lindengasse—Stollgasse liegende Straßenzug als Fortsetzung der Lindengasse;

im IX. Bezirke: **Strudlhofgasse**, die Verlängerung der infolge des Durchbruches in die Waisenhausgasse nunmehr mit der Strudlhofgasse kommunizierenden Versorgungshausgasse;

im XII. Bezirke: **Kirchfeldgasse**, der in Fortsetzung der Kirchfeldgasse in Högendorf jenseits der Breitenfurterstraße sich an der Gemeindegrenze gegen Höggersdorf bis zum Grenzsteine D. W. 57 hinziehende Feldweg in Altmannsdorf;

im XIII. Bezirke: **Hochheimgasse**, die neue, aus der Parzellierung der Gründe der Baugenossenschaft „Ostmark“ entstandene, am Montecuccoliplate beginnende, westlich sich hinziehende Gasse als Verlängerung der Hochheimgasse; — **Opitzgasse**, die an der oberen Würzburggasse beginnende, nach Süden führende neue Gasse als Verlängerung der Opitzgasse; — **Wattmanngasse**, die aus der Parzellierung der Gründe der Baugenossenschaft „Ostmark“ entstandene, am Ende der Wattmanngasse beginnende, nach Süden sich hinziehende neue Gasse als Verlängerung derselben;

im XIX. Bezirke: **Muckenthalerweg**, der neue, von der Rahlbergerstraße vor der Beethovenruhe abzweigende, neben der Zahnradbahn bis zur Station Grinzing laufende und dort in den Muckenthalerweg einmündende Fußsteig als Fortsetzung desselben.

Umbenennungen:

im I. Bezirke: **Georg Coch-Platz**, die bisherige Liststraße, mit Rücksicht auf das dort aufgestellte Denkmal Georg Cochs und das daselbst befindliche

Postsparkassengebäude nach dem Schöpfer der österreichischen Postsparkasse Georg Coch; — *Uraniastraße*, die derzeitige Georg Cochstraße mit Rücksicht auf das dortselbst befindliche Uraniagebäude;

im III. Bezirke: *Lisztstraße*, die bei Dr.-Nr. 16, Lothringerstraße, nächst dem Konzerthause bestehende Verbindungsstraße zwischen Heumarkt und Lothringerstraße—Daffingerstraße sowie die über die Area der parzellierten Heumarktkaserne führende Verlängerung dieser Straße; — *Kamperstorffergasse*, der die Fortsetzung der Kamperstorffergasse bildende Teil der Sonnenhofgasse auf Seite der ungeraden Nummern zwischen Schönbrunnerstraße Nr. 52 und der Pfarrkirche St Josef einerseits und der Rechten Wienzeile Dr.-Nr. 103 und 105 anderseits;

im VI. Bezirke: *Schadegasse*, die Teilstrecke der Windmühlgasse zwischen der Barnabitingasse und Amerlingstraße, nach dem am 18. August 1843 geborenen, am 3. März 1913 verstorbenen verdienstvollen Bezirksvorsteher und Landtagsabgeordneten Franz Josef Schadek;

im IX. Bezirke: *Bolzmanngasse*, die bisherige Waisenhausegasse, nach dem am 6. September 1906 verstorbenen großen österreichischen Physiker, Hofrat Professor Dr. Ludwig Boltzmann;

im XII. Bezirke: *Pottendorferstraße*, Einbeziehung der mit dem Namen Kranichberggasse bezeichneten Verkehrsader als der natürlichen Fortsetzung der Pottendorferstraße;

im XIII. Bezirke: *Lainzer Cottage*, die bei der „In der Hagenau“ genannten Beamtencottage abzweigende U-förmige Verkehrsader;

im XVI. Bezirke: *Rankgasse*, der zwischen der Huttengasse und Montleartstraße gelegene Teil der Koppstraße, nach dem am 10. Juni 1816 zu Friedrichthal im Böhmerwalde geborenen, am 27. März 1896 in Wien verstorbenen österreichischen Dichter Josef Rank; — *Starkenburggasse*, der zunächst der Kollburggasse gelegene Teil der Degengasse sowie die seinerzeitige weitere Fortsetzung derselben einerseits bis zur Sandleitengasse, anderseits bis zur Erdbrustgasse, nach dem am 1. März 1760 verstorbenen Besitzer des Ottakringer Freihofes Georg Ignaz Montfort Edlen v. Starkenburg; — *Wiesberggasse*, der zwischen der Huttengasse und Montleartstraße gelegene Teil der Herbststraße, nach dem am 13. September 1850 in Wien geborenen und am 25. August 1896 verstorbenen Wiener Volkschriftsteller Wilhelm Wiesberg.

Berichtigung:

im XV. Bezirke: *Vogelweidplatz*: diesen Namen führt jetzt der zwischen der verlängerten Gablenzgasse und der Hütteldorferstraße einerseits und zwischen der mit Parkstraße bezeichneten Gasse und der verlängerten Moeringgasse anderseits befindliche Platz einschließlich der Flächen dieser, in der Strecke der vier Platzfronten innerhalb der Bezirksgrenzen von Fünfhaus gelegenen Gassen.

2. Herstellung und Erhaltung der Straßen.

Das Flächenmaß der in der regelmäßigen Erhaltung der Gemeinde stehenden Straßen, Gassen, Plätze, einschließlich der Trottoirs, Schwege,

Reitstege und Fahrwege, betrug am Ende des Berichtsjahres 14,937.501 m², wovon 10,849.320 m² auf Fahrbahnen, Plätze, Spiegel, Talus, Radfahrwege, Reitstege usw. und 4,088.181 m² auf Trottoirs und Gehwege entfallen.

Der Flächenzuwachs an Gemeindestraßen gegenüber dem Jahre 1912 betrug insgesamt 187.790 m² und ist durch die Eröffnung neuer sowie Verlängerung und Verbreiterung bestehender Straßen entstanden. Hiezu wird bemerkt, daß dieser Zuwachs sich nur auf solche Straßen bezieht, welche durch Beschotterung oder Pflasterung für den allgemeinen Verkehr benützlich gemacht wurden, während jene Flächen, welche als Straßengründe im Grundbuche zwar abgeschrieben, aber noch nicht in gang- oder fahrbaren Zustand versetzt wurden, nicht mit eingerechnet sind.

Auch im abgelaufenen Berichtsjahre wurde der Umwandlung der bestehenden Steinpflasterstraßen in Asphalt- oder Holzpflasterstraßen ein erhöhtes Augenmerk zugewendet; es wurden rund 6.2 km Straßen mit geräuschvermindernder Befestigung versehen.

Das aus diesen Straßen gewonnene noch gut brauchbare Steinmaterial wurde zur Pflasterung minder wichtiger Verkehrsstraßen, namentlich in den äußeren Bezirken verwendet. Die schon zu stark abgenützten Steine wurden zu Kleinsteinen gespalten und mit solchem Material Fahrbahnen in einer Länge von 1.8 km gepflastert.

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

Im I. Bezirke: Die Asphaltierung des Petersplatzes und der Jungferngasse, der Liliengasse und des anschließenden Teiles der Singerstraße, der Führichtgasse, der Fichte-, Kant- und Pestalozziggasse, der Lothringerstraße zwischen der Johannesgasse und Lisztstraße, der Lisztstraße, der Christinengasse, der Stubenbastei vor dem k. k. Staatsgymnasium, der Glückgasse, der Schottengasse von der Helfferstorferstraße bis zum Ring und der Seitenfahrbahn der Ringstraße zwischen Kopalplatz und Wollzeile; die Holzpflasterung der Wipplingerstraße vom Schottensring bis zur Renngasse und die Herstellung von Basaltoidplattentrottoiren am Franzensring;

im II. Bezirke: Die Asphaltierung der Mühlfeldgasse, der Castellez- und Pfeffergasse und der Vereinsgasse von der Lessinggasse bis Am Tabor sowie der Trottoire in der Kaiser Josefstraße zwischen Fugbachgasse und Mühlfeldgasse; die Umpflasterungen mit hartem, neuem Steinmaterial in der Kronprinz Rudolfstraße zwischen Nordbahnviadukt und Benedigerau, des Pratersternes im Zuge der Franzensbrückenstraße und der Nordbahnstraße zwischen der Mühlfeldgasse und der Fugbachgasse; die Herstellung von Asphaltmakadam-Fahrbahnen in der Darwinngasse, Lessinggasse, Volkertstraße und Weintraubengasse; die Straßenherstellungen in der Wehlstraße, Schalichgasse und Haussteingasse und um die neue Jubiläumskirche am Erzherzog Karlplatz;

im III. Bezirke: Die Asphaltierung der Löwengasse und der Trottoire in der Marxergasse zwischen Rasumofsky- und Parkgasse, in der Kadetstraße und am

Kennweg vor der italienischen Botschaft; die Regulierung und Umpflasterung der Fasangasse und der Oberen Weißgärberstraße von Dr.-Nr. 6 bis zur Rettungsgesellschaft; die Neupflasterung der Baumgasse und der verlängerten Landstraße Hauptstraße vom Kennweg bis zum Landstraßer Gürtel; die Regulierung und Neupflasterung der Erdbergerlände von der Sophienbrücke bis zur Wassergasse; die Umpflasterungen der Erdbergstraße von Dr.-Nr. 18 bis 44 und des Kennweges zwischen Grasberggasse und Marxerlinie; die Herstellung von Asphaltmakadam-Fahrbahnen in der Linken Bahngasse zwischen Ungar- und Beatriggasse, am Arenberggring, in der Arenberg- und Barmherzigengasse sowie in der Weißenberggasse zwischen Boerhave- und Eslarngasse.

im IV. Bezirke: Die Neupflasterung der Johann Straußgasse und der Seisgasse vom Alois Drasche-Park bis zur Blechturmstraße und die Herstellung von Asphaltmakadam-Fahrbahnen in der Blößlgasse zwischen Allee- und Schmöllergasse und in der Seitenfahrbahn am Wiedener Gürtel;

im V. Bezirke: Die Holzpflasterung der Rainergasse zwischen Kriehuber- und Blechturmstraße, die Regulierung und Neupflasterung der Bräuhausgasse und der Margarethenstraße zwischen der Einsiedlergasse und dem Margarethengürtel, die Neupflasterung der Spengergasse von der Schwarzhornstraße bis zur Schönbrunnerstraße, die Asphaltierung der Trottoire in der Hartmannstraße und in der Reinprechtsdorferstraße zwischen Siebenbrunnenplatz und Leitgebstraße und die Herstellung von Asphaltmakadam-Fahrbahnen in der Hartmannstraße und am Bacherplatz;

im VI. Bezirke: Die Holzpflasterung der Gumpendorferstraße von der Röstlergasse bis zur Joanellegasse und der Sandwirtstraße zwischen Hofmühl- und Turmburgstraße; die Regulierung der Linken Wienzeile zwischen Dr.-Nr. 62 und Stieggasse und des anschließenden Teiles der Joanellegasse, die Kleinpflasterherstellung in der Agidigasse, die Umpflasterung der Stumpergasse von der Gumpendorferstraße bis zur Liniengasse und die Herstellung einer Asphaltmakadam-Fahrbahn in der Hornbostelstraße;

im VII. Bezirke: Die Holzpflasterung der Neubaugasse von der Westbahnstraße bis Dr.-Nr. 30/32 der Stoll- und Apollogasse vor dem Erzherzogin Sophienhospital, der Rendl- und Wimberggasse vor dem k. k. Staatsgymnasium; die Erneuerung des Holzbelages und Asphaltierung der Trottoire in der Museumstraße entlang dem Weghuberparke;

im VIII. Bezirke: Die Kleinpflasterung der Blindengasse von der Alferstraße bis zur Laudongasse, die Holzpflasterung der Langegasse von der Florianigasse bis Dr.-Nr. 49, die Asphaltierung der Albertgasse von der Josefsstädterstraße bis zur Pfeilgasse und die Umpflasterung der Auerspergstraße und der Florianigasse von der Albert- bis zur Feldgasse;

im IX. Bezirke: Die Asphaltierung des Straßenhofes Porzellangasse Dr.-Nr. 39 bis 43, die Holzpflasterung der Liechtensteinstraße zwischen der Kolingasse und Hörlgasse, die Erneuerung des Holzpflasters vor Alferbachstraße Nr. 23, die Asphaltierung der Trottoirs vor Nordbergstraße Dr.-Nr. 2 und 4 sowie vor Währingerstraße Dr.-Nr. 1 bis 23 und 2 bis 30, die Umpflasterung der

Währingerstraße von der Holzmanngasse bis Dr.-Nr. 10/12 und die Herstellung von Asphaltmakadam-Fahrbahnen am Schlickplatz und in der Kollingasse;

im X. Bezirke: Die Neupflasterung der Landgutgasse zwischen der Favoritenstraße und der Alzingergasse, der Arsenalstraße vor dem städtischen Asyl- und Werkhause, die Umpflasterung der Gudrunstraße zwischen Triesterstraße und Sonnleithnergasse und der Favoritenstraße zwischen Kolumbus- und Keplerplatz; die Herstellung von Asphaltmakadam-Fahrbahnen in der Kolumbusgasse zwischen Kolumbusplatz und Raaberbahngasse und in der Herzgasse;

im XI. Bezirke: Die Neupflasterung der Dorfstraße von Dr.-Nr. 36 bis Dr.-Nr. 50, der Rinnböckstraße von Dr.-Nr. 36 bis zur Schmidgasse, der Zipperer-, Pachmayer- und Molitorgasse zwischen der Rinnböckstraße und der Simmeringer Hauptstraße und der Krausgasse von der Dorfstraße bis zur Simmeringer Hauptstraße; die Herstellung von Asphaltmakadam-Fahrbahnen am Friedhofwege und am Entplatz;

im XII. Bezirke: Die Neupflasterung der Bivenotgasse zwischen der Rauchgasse und Wilhelmstraße, des Gaudenzdorfergürtels zwischen der Arndtstraße und der Schönbrunnerstraße, der Hohenbergstraße zwischen der Cantacuzinostraße und der Ruckergasse und der Längensfeldgasse zwischen der Schönbrunner- und Arndtstraße; die Kleinpflasterung der Altmannsdorferstraße zwischen der Breitenfurterstraße und dem Linienamte; die Straßenherstellungen am Johann Hoffmann-Platz, die Umpflasterung einer Teilstrecke der Hexendorferstraße und die Herstellung der Asphaltmakadam-Fahrbahn in der Rosaßgasse;

im XIII. Bezirke: Die Neupflasterungen der Brudermanngasse (Unterführung der Westbahn und der anschließenden Rampen), der Feldkellergasse zwischen der Hofwiesengasse und dem Ende des Betriebsbahnhofes der städtischen Straßenbahnen, der Deutschordenstraße unter der Westbahn; die Straßenherstellungen beim neuen technischen Museum, in der Goldschlagstraße, Fenzl- und Lenneisgasse, bei den „Ostmark“-Wohnhausbauten und in der Stranzenberggasse und die Herstellung von Asphaltmakadam-Fahrbahnen in der Ruhoffstraße und Feldmühlgasse;

im XIV. Bezirke: Die Neupflasterung der Selzergasse und Wurmsergasse im Bereiche des neuen Heu- und Strohmarktes, der Linken Wienzeile, Piller- und Hollergasse bei der neuen Sanitätsstation, die Asphaltierung der Ullmannstraße zwischen der Kelling- und Kürnberggasse und die Straßenherstellung in der Hütteldorferstraße zwischen Hugel- und Hackengasse;

im XV. Bezirke: Die Herstellung makadamisierter Straßenzüge auf den parzellierten Gründen der Schmelz in einer Länge von 6.6 km, die Umpflasterung der Löhrgasse und des äußeren Neubaugürtels zwischen Westbahn- und Felberstraße und die Herstellung von Asphaltmakadamdecken am Friedrichsplatz, in der Leydoltgasse und Staglstraße;

im XVI. Bezirke: Die Kleinpflasterung in der Hippgasse von der Thaliastraße bis zur Koppstraße und in der Hettenshofergasse von der Thalia- bis zur Ottakringerstraße; die Keramik- und Klinkerpflasterungen in der Schellhammergasse von der Huber- bis zur Weyprechtgasse und in der Weyprechtgasse

von der Friedmann- bis zur Schellhammergasse; die Neupflasterung der Blumberg-
gasse von der Bachgasse bis zur Neulerchenfelderstraße, der Deinhardsteingasse von
der Abelegasse bis zur Neulerchenfelderstraße und der Gablenzgasse von der Fröbel-
bis zur Panifengasse, die Basaltoidpflasterung in der Hasnerstraße zwischen Klaus-
und Possingergasse, die Straßenherstellungen bei der Kleinwohnungsanlage für
die k. k. Sicherheitswache und die Herstellung von Asphaltmakadam-Fahrbahnen
in der Hyrtlgasse und am Richard Wagner-Platz;

im XVII. Bezirke: Die Neupflasterung der Lachnergasse, die Trottoir-
asphaltierung und Ampflasterung in der Kalvarienberggasse und die Herstellung
von Asphaltmakadamdecken in der Seitenfahrbahn der Hernaller Hauptstraße von
Dr.-Nr. 116 bis Vorortelinie;

im XVIII. Bezirke: Die Neupflasterung der Währingerstraße von der
Kloster- bis zur Köhlergasse, der Hildebrandgasse von der Schul- bis zur Kreuz-
gasse, der Rhebenhüllerstraße von der Pöckleinsdorferstraße bis zur Julienstraße;
die Kleinpflasterung der Edelhofgasse von der Gutzgasse bis zur Michaelerstraße,
die Straßenherstellungen in der Abt Karlgasse und Karl Ludwigstraße zwischen der
Währingerstraße und der Schulgasse, in der Glanzinggasse von der Ludwiggasse
bis zur Krottenbachstraße längs der Reichsanstalt für Mutter- und Säuglings-
fürsorge, in der Severin Schreiberergasse von der Hasenauerstraße bis zur Bären-
brünnlgasse und in der Gasse I von der Gebergasse bis zur E. Z. 661, die Her-
stellung von Asphaltmakadam-Fahrbahnen in der Hasenauerstraße, Semperstraße
und Karl Ludwigstraße zwischen Hasenauerstraße und Anastasius Grünigasse;

im XIX. Bezirke: Die Neupflasterung der Sieberingerstraße von der
Medler- bis zur Daringergasse, die Straßenherstellungen auf den parzellierten
Gründen zwischen der Hochschulstraße und Cottagegasse einerseits und Felix
Mottlstraße und Peter Jordanstraße andererseits und die Herstellung von Asphalt-
makadam-Fahrbahnen in der Karl Ludwigstraße, Begagasse und Hochschulstraße;

im XX. Bezirke: Die Neupflasterung der Hannovergasse von Dr.-Nr. 12
bis Gerhardusgasse, die Kleinpflasterung der Othmargasse vom Brigittaplatz bis
zur Hannovergasse, die Holzpflasterung der Hellwagstraße vom Nordbahndurchlasse
bis zur Engerthstraße, die Asphaltierung der Treustraße und Webergasse, sowie
die Pflasterung der Brigittenauerlände im Bereiche der Arbeiter-Unfall-
versicherungsanstalt; die Straßenherstellungen der Zufahrtsstraßen zu den Be-
dienstetenwohnhäusern der k. k. Staatsbahnen und zum schiffbautechnischen Labo-
ratorium, die Regulierung des Sachsenplatzes, die Ampflasterung der Kloster-
neuburgerstraße zwischen Mathildenplatz und Gerhardusgasse und der Dresdner-
straße zwischen Traisen- und Innstraße und die Herstellung von Asphaltmakadam-
Fahrbahnen in der Streffleur-, Wolfsau-, Heinzelmann- und Traunfelsgasse;

im XXI. Bezirke: Die Neupflasterung des Bismarckplatzes im Zuge der
Patricigasse, der Bentheimstraße zwischen der Schloßhofer- und Franklinstraße;
die Straßenherstellungen zum Asperner Flugfelde im Zuge der Benjowskigasse
und Lobaugasse und über die R. P. 708, die Instandsetzung des Ziegelofenweges,
der Straßenzüge um die Kirche St. Leopold in Donauefeld, der Straßen bei der
Wohnungskolonie der Floridsdorfer Beamten-Baugenossenschaft an der Überfuhr-
straße, der Schillgasse und der angrenzenden Teile der Gerfil- und Wienergasse im
Bereiche der neuen Schule.

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 6,387.729 m², wovon 5,317.027 m² auf Fahrbahnen und 1,070.702 m² auf Gehwege entfallen.

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 1,166.469 K betragen.

Erhaltung der Schotterstraßen.

Für die Erhaltung der Schotterstraßen wurden 200.065 m³ Schotter und Kiesel sowie 13.599 m³ Sand mit den Kostenbeträgen von 2,274.702 K, beziehungsweise 172.193 K aufgewendet; hievon sind 20.010 m³ Gebirgsschotter und 3015 m³ Gebirgsand, welche Materialien in eigener Regie im städtischen Steinbruche am Eyselberge gewonnen wurden (Regie- und Verführungskosten zusammen 181.869 K) sowie 4022 m³ Wientalschotter und -sand (gewonnen in eigener Regie aus den Staubassins in Weidlingau mit einem Regie- und Fuhrkostenaufwande von 25.749 K), ferner 3556 m³ Gebirgsschotter vom städtischen Steinbruche Sievering mit den Verführungskosten von 15.414 K.

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

Es wurden 18.826·99 m² Fahrbahnen und 64.412·47 m² Gehwege neu geteert, beziehungsweise mit einem neuen Überzuge versehen. Ausbesserungen wurden vorgenommen bei 7832·02 m² Fahrbahnen und 28.036·98 m² Gehwegen. Am Ende des Berichtsjahres waren insgesamt 87.270·28 m² Fahrbahnen und 380.213·03 m² Gehwege mit Oberflächenteerungen versehen. Außerdem wurden Versuche mit Asphalt- und Teermakadamisierungen fortgesetzt.

Es gelangten 40.355 m² in Asphaltmakadam zur Ausführung. Jene Schotterstraßen, die mit Asphalt oder Teermakadam belegt wurden, sind vorher unter den wichtigsten Straßenherstellungen angeführt.

Das Gesamtausmaß der am Ende des Berichtsjahres bestandenen Asphalt-, beziehungsweise Teermakadamstraßen betrug 97.398 m² und 4831 m² Gehwege.

Gepflasterte Straßen.

Das Ausmaß aller Pflasterflächen der von der Gemeinde Wien erhaltenen Straßen, Gassen und Plätze betrug am Ende des Berichtsjahres 8,549.772 m², wovon 5,532.293 m² auf Fahrbahnen und 3,017.479 m² auf Trottoirs entfallen; die gepflasterten Flächen betragen daher 57·83% der früher angegebenen Gesamtstraßenflächen.

Der Zuwachs an gepflasterten Fahrbahnen betrug 173.457 m², an Trottoirs 14.333 m².

In diesen Flächen sind auch die anlässlich des Baues neuer Straßenbahnlinien in bisher nicht gepflasterten 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 57.767 m², bei Holzpflasterungen um 21.088 m² erhöht.

Im Berichtsjahre beziffern sich die unter den ordentlichen Ausgaben verrechneten Kosten für die Neuherstellung gepflasterter Straßen mit 881.729 K, für Umpflasterungen mit 1,537.333 K und für kurrente Pflastererhaltung mit 2,514.667 K.

Außerdem wurden für Neupflasterungen und Straßenherstellungen auf Rechnung des Investitionsanlehens vom Jahre 1902 79.989 K und auf Rechnung des Investitionsanlehens vom Jahre 1908 2,771.323 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 Hauptrechnungsabschlusse 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, Alztal, Fürstenstein, Wilshofen in Bayern, Zumberg und Skutsch in Böhmen Verwendung fanden.

Neues Steinmaterial wurde für eine Gesamtfläche von 188.920 m², davon aus den städtischen Steinbrüchen in Oberösterreich für 34.960 m² verwendet, so daß 18·5% des Gesamtpflastersteinbedarfes aus den städtischen Brüchen gedeckt wurden.

Städtische Steinbrüche.

Im städtischen Schotterbruche am Gzelberg wurden im Berichtsjahre 23.160 m³ Schotter erzeugt und ist die Schotterproduktion gegen das Vorjahr um 16% gestiegen.

Zur Untersuchung der Abbauwürdigkeit des für eine Erweiterung der gegenwärtigen Bruchwände in Betracht kommenden Gebirges wurde der Vortrieb eines Probestollens in Angriff genommen.

Mit Stadtratsbeschluß vom 30. Dezember wurde die Errichtung einer pneumatischen Bohranlage mit dem Kostenbetrage von 7000 K genehmigt und deren Ausführung der Firma *F l o t t m a n n u. C o.* übertragen.

Im städtischen Steinbruche in Siebering wurden 2820 m³ Schotter und 2000 m³ Bruchsteine erzeugt.

In den städtischen Granitbrüchen in Oberösterreich wurden im Anschlusse an die im Vorjahre genehmigten Abdeckungsarbeiten weitere Abdeckungsarbeiten in den Marbacher Brüchen im veranschlagten Kostenbetrage von 32.600 K in Angriff genommen und eine Verlängerung der Deponiemauern zur Ausführung gebracht. In Windegg wurde nach Erschöpfung des abbauwürdigen Gesteines im oberen Windegger Bruch die Steinerzeugung auf den unteren Bruch konzentriert.

Wie in den Vorjahren lieferten die städtischen Granitwerke auch verschiedene Steinmetzarbeiten, insbesondere Gartensockel, Kanalkämpfersteine und Stiegenstufen für städtische Bauten in Wien.

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

Straßenjäubering.

In den Bezirken VI, XII und XIV wurde die Straßenpflege von den Vorstehungen dieser Bezirke in die Eigenregie des Magistrates übernommen.

Hinsichtlich der Straßenjäubering mit Rehrmaschinen ist zu bemerken, daß während der Wintermonate versuchsweise die Tagjäubering an Stelle der Nachtjäubering eingeführt wurde, um, so weit dies die wärmeren frostfreien Tagesstunden ermöglichen, auch im Winter eine Besprengung jener Straßen, bei welchen die Verwendung frostficherer Staubbindemittel zu kostspielig ist, vor der Rehrmaschinenarbeit vornehmen zu können.

An Straßenpflegemaschinen wurden im Berichtsjahre beschafft:

3 Waschmaschinen von der Firma Parsche & Weisse in Liesing, 3 Waschmaschinen, System Hentschel, durch die Firma D. Sonnlechner in Wien und 1 Kotabzugsmaschine von der Firma E. F. Teich in Wien. Von den städtischen Straßenbahnen wurden 12 Schneepflüge übernommen.

Die Einrichtungen für die Einsammlung und Abfuhr des Straßenkehrichtes im I. Bezirk nach dem Koprophorsystem A. Hartwich wurden um 220 Gefäße, 48 Karren und einen Abfuhrwagen vermehrt.

An baulichen Veränderungen in den städtischen Fuhrwerks- und Straßenjäuberingdepots sind zu bemerken:

Die Umgestaltung zweier Pferdeöalle im städtischen Fuhrwerksdepot, XX., Traisengasse 8, in eine Autogarage für 12 Automobile sowie der Zubau eines Schuppens im Straßenjäuberingdepot im XXI. Bezirk, Floridusgasse. Mit den Vorarbeiten für die Errichtung eines Straßenjäuberingdepots im II. Bezirke, Dresdnerstraße 119, als Ersatz für das aufzulassende Depot Am Labor Nr. 5 wurde begonnen.

Hinsichtlich der Schneejäubering und der sonstigen Vorkehrungen betreffend die Schneeabfuhr auf die Abladeplätze, den Schneewurf in die Kanalschächte und die Vorkehrungen gegen Glatteis sind im Berichtsjahre keine wesentlichen Veränderungen eingetreten.

Straßenbespritzung.

Infolge Eröffnung, beziehungsweise Verbreiterung von Straßen sowie wegen Einführung von täglich öfterer Bespritzung bei den in die regelmäßige Bespritzung bereits einbezogenen Straßen ist gegen das Vorjahr ein Zuwachs von 573.644 m² Bespritzungsfläche eingetreten.

Die Schönbrunnerstraße im XII. Bezirke, von der Gierstergasse bis zur Grünbergstraße sowie der St. Leopoldsplatz im XXI. Bezirke wurde in die Schlauchtrommelwagenbespritzung an Stelle der bisherigen Faßwagenbespritzung einbezogen.

An Betriebsmitteln wurde ein zweiter Autosprengwagen mit 50 hl Wasserinhalt von der Firma Buch-Parsche & Weisse angekauft.

Zur Bekämpfung der Staubplage auf Makadamstraßen wurden die Staubbindemittel Ephygrit und Lignoterin und auf den Zufahrtsstraßen zum Kobenzl und zum Asperner Flugfelde sowie auf anderen Hauptverkehrsstraßen Staubböl in

größeren Umfange verwendet. Auch wurden Versuche mit dem Staubbindemittel Diafogen angestellt.

Die für die Beschaffung der Staubbindemittel aufgewendeten Kosten betragen 36.800 K.

Im Winter wurde bei trockenem Frostwetter zum Vorsprengen der mit Rehrmaschinen zu säubernden gepflasterten Hauptverkehrsstraßen das schon seit drei Jahren mit gutem Erfolge zur Anwendung gebrachte Alkonit und versuchsweise auch gewöhnliches Chlorcalcium in fester und flüssiger Form verwendet. Die Kosten dieser frostsicheren Staubbindemittel betragen 15.900 K.

Hauskehrichteinsammlung.

Das Projekt der städtischen Elektrizitätswerke über die Kehrrichteinsammlung und Kehrrechtverbrennung wurde im Berichtsjahre eingehenden Beratungen unterzogen und dürfte die Entscheidung hierüber in nächster Zeit getroffen werden.

b) Sonstige Straßen.

Bezüglich der im Gemeindegebiete bestehenden Straßen des k. k. Straßenärars sind zu erwähnen:

Die Vertragsverlängerung mit der k. k. Reichsstraßenverwaltung bis Ende des Jahres 1915, betreffend die Säuberung der Wagramer Reichsstraße von km 0 bis km 2·5, der Triester Reichsstraße von km 0 bis km 1·3, der Ödenburger Reichsstraße von km 0 bis km 2·10 und der Linzer Reichsstraße von km 0 bis km 3·215.

Über die Durchführung der Säuberung des regulierten Teiles der Wagramer Reichsstraße im XXI. Bezirke von Dr.-Nr. 72 (km 2·987) bis zur Donaufelderstraße (km 4·117) und der noch nicht regulierten Zwischenstrecke von km 2·5 bis km 2·987 wurden mit dem k. k. Baubezirk Wien Verhandlungen gepflogen und die regulierte Teilstrecke bereits in die Säuberung von der Gemeinde Wien übernommen.

Zu bemerken ist noch, daß die dem Jockeyklub gehörige Zufahrtsstraße zum Freudenauer Rennplatz vom Lusthausplateau bis zum Abschlußgitter hinter dem Gasthause Stuhl in die regelmäßig täglich zweimalige Bespülung durch die Gemeinde Wien einbezogen wurde.

c) Eisenbahnen.

I. Lokomotivbahnen.

1. Allgemeines.

Im Berichtsjahre hat der Gemeinderat der Landeshauptstadt Graz beschlossen, sich mit den Vertretungen der übrigen Landeshauptstädte wegen Einleitung gemeinsamer Schritte zur Erlangung eines Vorschlagsrechtes von Mitgliedern in den Staatseisenbahnrat in das Einvernehmen zu setzen. Der Wiener Stadtrat hat in seiner Sitzung vom 11. März beschlossen, diese Frage auf die Tagesordnung des nächsten Städtetages zu setzen.

Auch in diesem Jahre war die Gemeindevertretung bestrebt, Verbesserungen des Verkehrs auf den Eisenbahnen zu erreichen; unter anderem wurde auf Grund des Stadtratsbeschlusses vom 22. April die Einführung besserer Zugverbindungen für die Wachau beantragt. Wegen Förderung des Bahnbaues Edlitz—Kirchschlag wurden Petitionen an den Landtag und das k. k. Eisenbahnministerium eingebracht.

2. K. k. Staatsbahnen.

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

Im Berichtsjahre kam ein großer Teil der zur Beseitigung der Penzinger Niveaufkreuzungen erforderlichen Bauten zur Durchführung. Die Baumeisterarbeiten wurden nach dem Ergebnisse der bezüglichen Offertverhandlung der Firma J. Schmidt & J. Kunath als Bestbieterin übertragen. Diese nahm am 1. April die Einwanggassenrampe, am 15. April den Personentunnel im Zuge der Diesterweggasse in Angriff. Der letztgenannte Bau wurde im Berichtsjahre ohne Zwischenfälle termingemäß fertiggestellt und am 6. Oktober dem öffentlichen Verkehr übergeben. Die Schlußkollaudierung fand am 11. November statt. Ein ebenso rascher Arbeitsfortschritt war für die übrigen Bauten zu verzeichnen. Die Baumeisterarbeiten für die Rampen und Widerlager der Ameisgassenbrücke wurden fast vollständig beendet. Die Fassade der Abschlußmauer gegen den tief liegenden Teil der Ameisgasse wurde zufolge des Stadtratsbeschlusses vom 10. September aus Granit hergestellt und architektonisch ausgestaltet. Die Offertverhandlung für die Brückenkonstruktion fand am 9. Oktober statt.

Die Gemeinde hat schon wiederholt auf die Notwendigkeit eines Umbaues des Wiener Westbahnhofes, der den Bedürfnissen und den Wünschen des reisenden und auch des verfrachtenden Publikums nicht mehr entspricht, hingewiesen. Mit dem Erlasse vom 27. Oktober 1913, Z. 37.634, hat das k. k. Eisenbahnministerium mitgeteilt, daß zunächst mit dem Umbaue des eigentlichen Personenbahnhofes und der Ausgestaltung der gesamten Personendienstanlage begonnen werden soll, um in erster Linie den Bedürfnissen des reisenden Publikums entgegenzukommen; dagegen soll die Verlegung der Heizhaus- und Werkstättenanlage erst später erfolgen. Laut dieser Zuschrift des Ministeriums liegt ein vollständiger Entwurf für die erste Bauperiode bereits vor und soll in nächster Zeit die Stationskommission durchgeführt werden.

Das k. k. Eisenbahnministerium lehnte die bereits in früheren Jahren von den Interessenten verlangte Einschaltung einer Haltestelle der Westbahn nächst der Unterführung der Linzer Reichsstraße ab, was der Stadtrat im Hinblick auf die für dieses Stadtgebiet ohnehin ausreichende Straßenbahnverbindung mit dem Beschlusse vom 22. Oktober zur Kenntnis nahm.

Am 27. Mai fand die politische Begehung für die Herstellung eines zweiten Heizhauses auf dem Franz Josefsbahnhofs statt. Im Vergleiche zu ähnlichen, bereits in Wien bestehenden Objekten sollten Rauchbelästigungen der Anrainer durch die bereits im Projekte vorgesehene Herstellung einer zentralen Rauchabführung verhindert werden. Immerhin konnte aber die Gemeinde dem Projekte nicht ohneweiters zustimmen, zumal mit seiner Ausführung auch eine wesentliche Verringerung der genehmigten Breite der Spittelauer Lände verbunden war. Die

f. f. Staatsbahndirektion hat mit der Gemeinde Verhandlungen eingeleitet, die im Berichtsjahre nicht mehr zum Abschlusse gelangten.

Die Haltestelle Brigittenau-Floridsdorf der Donauuferbahn mußte aus Anlaß des Umbaues der Kaiser Franz Josephs-Brücke etwas stromabwärts verschoben werden.

Die im Vorjahre hinsichtlich der Erweiterung der Station Oberlaa eingeleiteten Verhandlungen gelangten durch die politische Begehung vom 8. Februar zum formalen Abschlusse. Die Arbeiten wurden im Berichtsjahre zum größten Teile durchgeführt.

Für eine Erweiterung der Station Donaukaibahnhof fand am 31. März die politische Begehung statt. Die Gemeinde Wien erhob dagegen keine Einwendung.

Ebenso erwies sich die Vergrößerung des Donauuferbahnhofes als nötig. Bei den hierüber am 5. Februar und 5. Mai abgehaltenen politischen Begehungen wurde ein Einvernehmen mit der Gemeinde nicht erzielt; die weiteren Verhandlungen gelangten im Berichtsjahre nicht mehr zum Abschlusse.

Am 12. August wurde ein Projekt der f. f. Staatsbahndirektion für die Vergrößerung des Schöpfwerkes der f. f. Staatsbahnen am Donauströme zunächst der Junstraße sowie für den Einbau von Versorgungssträngen zum Nord- und Nordwestbahnhofe der politischen Begehung unterzogen. Die Vertreter der Gemeinde gaben hiebei folgende Äußerung ab:

„Die Vertreter der Gemeinde Wien und des Wiener Magistrates geben ihrer Überzeugung Ausdruck, daß das vorliegende Projekt der Versorgung des Donauuferbahnhofes, des Nordbahnhofes und des Nordwestbahnhofes mit Lokomotivspeisewasser, namentlich in bezug auf die beiden letzteren für die Bevölkerung besonders wichtigen Bahnhöfe, nicht geeignet ist, den aus öffentlichen Rücksichten unbedingt notwendigen regelmäßigen und sicheren Betrieb dieser Bahnen zu gewährleisten.

Denn, abgesehen davon, daß die Pumpstation im Hochwasserbereiche liegt und für den Fall eines Gebrechens an den Maschinen die erforderlichen Reservemaschinen nicht zur Verfügung stehen, ist auch der Bestand einer so langen Rohrleitung, welche von einem einzigen Punkte aus gespeist wird, nicht gesichert, weil insbesondere Straßen mit unterirdischen Einbauten gekreuzt werden und ein Gebrechen an irgend einem solchen Objekte leicht eine Störung des Wasserbezuges zur Folge haben kann; auch kann keine Gewähr dafür geboten werden, daß in Zukunft eine Verlegung des Wasserleitungsrohres nicht notwendig wird oder eine Beschädigung desselben gelegentlich von Arbeiten im Straßenkörper ausgeschlossen ist.

Mit Rücksicht darauf sind sie der Anschauung, daß die Bahnhöfe an die städtischen Wasserleitungen anzuschließen seien, weil in diesem Falle die höchste Betriebssicherheit gewährleistet und außerdem die Möglichkeit geboten ist, die im öffentlichen Interesse dringend gebotene Aufstellung von Hydranten für Feuerlöschzwecke in zweckentsprechender Weise durchzuführen.

Sollten die f. f. Staatsbahnen trotz dieser Erwägungen auf der Ausführung des vorliegenden Projektes beharren, so werden folgende Bedingungen gestellt:

1. Für den Teil des Rohrstranges, der innerhalb der öffentlichen Straßen zu liegen kommt, ist mit der Gemeinde Wien ein Servitutsvertrag zu schließen, in den folgende Punkte aufzunehmen sind:

a) Für die Duldung des Rohrstranges innerhalb der im Verzeichnisse des öffentlichen Gutes der Katastralgemeinden Leopoldstadt und Brigittenau liegenden Parzellen ist ein am 2. Jänner jeden Jahres zu entrichtender jährlicher Servituts-, respektive Eigentumsanerkennungszins von 20 h per laufenden Meter zu zahlen.

b) Die Ausführung der Rohrleitungen innerhalb dieser Parzellen hat genau nach dem genehmigten Projekte und dem dem Vertrage beizuhaltenden Plane zu erfolgen.

c) Die Kosten der Herstellung des Rohrstranges innerhalb des öffentlichen Gutes sowie der weiteren Erhaltung, der etwaigen Reparaturen, der feinerzeitigen Kassierung sowie der Pflasterung des aufgerissenen Straßenkörpers hat die Konsenswerberin aus eigenem zu tragen.

Nach Vollendung der jeweiligen Arbeiten ist der frühere Zustand der Straßendecke entsprechend wieder herzustellen und eine diesbezügliche Anzeige an das Stadtbauamt (Fachabteilung IV b) zu erstatten.

Für auftretende Straßengebreche haftet die Konsenswerberin bis zum Ende des auf das Jahr der Ausführung der betreffenden Arbeit folgenden Kalenderjahres.

d) Die Konsenswerberin hat die Kosten aller Herstellungen, welche aus Anlaß des Baues und Bestandes sowie der Entfernung der Wasserversorgungsanlage zur Sicherung der bereits bestehenden oder künftig auszuführenden städtischen Anlagen und Objekte nötig sind, beziehungsweise nötig werden sollten, zu tragen; die Arbeiten selbst werden durch das Stadtbauamt, beziehungsweise durch die Direktionen der in Betracht kommenden städtischen Unternehmungen ausgeführt werden; es ist daher an diese Stellen rechtzeitig eine Anzeige vom Arbeitsbeginn zu senden.

e) Die Konsenswerberin haftet für die während des Baues und durch den Bestand und Betrieb der Wasserleitung, insbesondere bei Eintritt eines Rohrbruches der Gemeinde Wien etwa zugehenden Schäden und verpflichtet sich, für derlei Schäden vollen Ersatz zu leisten.

f) Falls irgendwelche Veränderungen am Straßenkörper, beziehungsweise an den ober- oder unterirdischen Objekten vorgenommen oder Neubauten derartiger Objekte ausgeführt werden müßten, durch welche entweder eine gänzliche oder teilweise Verlegung des Rohrstranges stattfinden oder eine zeitweilige Sperrung der Wasserzuleitung durch den im öffentlichen Gute gelegenen Rohrstrang eintreten muß, so wird die Konsenswerberin verpflichtet sein, die gänzliche oder teilweise Verlegung des Rohrstranges auf ihre Kosten zu bewirken und wird dieselbe aus der zeitweiligen Einstellung der Funktionierung der Wasserleitungsanlage innerhalb des öffentlichen Gutes Entschädigungsansprüche an die Gemeinde Wien zu stellen nicht berechtigt sein.

g) Die Konsenswerberin hat die Gemeinde Wien auch gegen alle wie immer gearteten Ansprüche dritter Personen, die mit dem Baue, dem Bestande und Betriebe der Wasserleitungsanlage gegen die Gemeinde Wien erwachsen, schad- und klaglos zu halten.

h) Die Konsenswerberin verzichtet auf den Ersatz jedes Schadens, der ihr hinsichtlich des Bestandes oder Betriebes der Wasserleitung durch Verfügungen oder Arbeiten der Gemeinde Wien (Herstellung von Kanälen, Wasserleitungen, Pflasterungen, Gasleitungen und dergleichen) zugeht, vorausgesetzt, daß diese Schäden nicht durch ein konkretes Verschulden der Gemeinde Wien, beziehungsweise ihrer Organe und jener Personen, deren sie sich zur Ausführung ihrer Arbeiten bedient, verursacht werden.

i) Bei allen Arbeiten innerhalb der für den öffentlichen Verkehr freistehenden Straßen darf die Kommunikation und insbesondere der Betrieb der städtischen Straßenbahnen nicht gestört werden.

2. Die Kreuzung der Wasserleitung mit der Nordbahnstraße ist senkrecht auszuführen.

3. Durch die Verlegung des Wasserleitungsrohres darf eine Verringerung des lichten Querschnittes der Kanäle nicht eintreten; bezüglich der Arbeitsdurchführung ist mit dem Stadtbauamte das Einvernehmen zu pflegen.

4. Durch die Ausführung der in Rede stehenden Objekte darf die Gemeinde Wien an der Herstellung des richtigen Straßenniveaus nicht gehindert werden.

5. Von der ganzen Wasserleitungsanlage ist dem Magistrate ein Ausführungsplan zum Amtsgebrauche zu übermitteln.

Schließlich wird noch darauf aufmerksam gemacht, daß im Jahre 1914 in der Nordbahnstraße ein 600 mm Gasrohrstrang verlegt wird. Es wird sich daher empfehlen, hierauf bei

Verlegung des Wasserleitungsrohres Bedacht zu nehmen und zu diesem Zwecke das Einvernehmen mit der Direktion der städtischen Gaswerke zu pflegen.“

Die Forderungen der Gemeinde wurden angenommen.

Aus Anlaß des Umbaues der Wienflußbrücke im Zuge des flußaufwärtigen Astes der Verbindungsbahn erwies sich der Bau einer provisorischen Umsteigstelle für den Anschluß an die Stadtbahnhaltestelle Unter-St. Veit—Baumgarten als notwendig. Die politische Begehung hiefür, bei der die Vertreter der Gemeinde keine Einwendung erhoben, fand am 19. November statt.

Die neue Massengutanlage am Penzinger Rangierbahnhofs wurde im Frühjahr eröffnet.

Am Westbahnhofs wurden für die Ausgestaltung der Plazinspektion mehrere kleine Hochbauten errichtet.

Am Franz Josephsbahnhofs kamen ein Kanzleigebäude für die Frachtenabgabe und ein Kohlenschuppen für das k. k. Montanverkaufsamt zur Ausführung.

Ferner wurde für ein Kohlenmagazin der Firma Fr. S k u t e z k y auf dem Penzinger Rangierbahnhofs die Genehmigung erteilt.

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

Im Berichtsjahre gelangten an Hochbauten zur Ausführung:

a) Am Nordbahnhofs ein Abortgebäude im Heizhausrayon, eine Vergrößerung des Lebensmittelmagazines, ein Spiritusmagazin für den Verein mährischer Zuckerfabriken, Magazine für die Kurowitzer Portlandzementfabrik und die Firma M a r m o r e k.

b) In der Station Floridsdorf ein Anbau an das Lebensmittelmagazin und ein Kanzleigebäude für die Ghönghos Bisontaer Weinproduzenten-Gesellschaft.

c) In der Floridsdorfer Lokomotivwerkstätte ein Äthylengebäude.

γ) In der Verwaltung der k. k. Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft.

Das mit der Gemeinde am 22. Mai 1912 geschlossene Protokollar-Übereinkommen bezüglich der Erledigung mehrerer Streitfragen fand die Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums nur unter der Voraussetzung der Annahme mehrerer Bedingungen durch die Gemeinde, die mit dem Gemeinderatsbeschlusse vom 27. Juni erfolgte.

Über Anregung der Gemeinde und verschiedener Körperschaften ordnete das k. k. Eisenbahnministerium mit dem Erlasse vom 9. Oktober an, daß der Staatsbahnhof vom 1. Mai 1914 an die Benennung „Ostbahnhof“ zu erhalten habe.

Am Staatsbahnhofs wurden verschiedene Adaptierungen im Postverwaltungsgebäude und die Aufsetzung eines Stockwerkes auf das Magazin der Firma G l a t t a u e r & S c h l e s i n g e r durchgeführt.

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

Die Gemeinde ist beim k. k. Eisenbahnministerium wegen Pflasterung des Vorplatzes auf der Ankunftsseite des Nordwestbahnhofs vorstellig geworden. Das Ministerium gab bekannt, daß es ein umfangreiches Projekt für die Pflasterung

der Zufahrtsstraßen sowie für die Ergänzung der Wasserleitung im Prinzipie bereits genehmigt habe. Die Arbeiten wurden auch im Berichtsjahre in Angriff genommen.

In der Station Floridsdorf-Jedlesees sowie der zugehörigen Kolonie kam eine größere Wasserversorgungs- und Kanalisationsanlage zur Ausführung. In derselben Station wurde auch ein Lebensmittelmagazin errichtet. Aus diesem Anlasse stellte die Gemeinde unter anderem mehrere Forderungen bezüglich Straßengrundabtretung und Trottoirherstellung, die von den Eisenbahnbehörden abgelehnt wurden. Der Stadtrat nahm dies mit dem Beschlusse vom 21. August zur Kenntnis.

3. Wiener Stadtbahn.

Am 11. Juli, beziehungsweise 9. September fanden politische Begehungen des Projektes für die Eindeckung der Wientallinie behufs Verlegung des Raschmarktes statt. Bei der letztgenannten Kommission gelang es, ein Einvernehmen mit den Eisenbahnbehörden zu erzielen. Die Eindeckungsarbeiten wurden im Berichtsjahre noch nicht begonnen.

In der Station Hernals wurde ein Schuppen für die Firma *M a n n e r & C o.* errichtet.

Die bereits im Vorjahre eingetretene Frequenzerhöhung hielt auch weiter an und betrug für das Berichtsjahr rund 5%.

Hinsichtlich der Elektrifizierung der Stadtbahn ist ein weiterer Fortschritt nicht zu verzeichnen.

4. K. k. priv. österr. Südbahngesellschaft.

Am 17. Dezember fand die politische Begehung für eine Umgestaltung und Ergänzung der Gleisanlagen der Station Meidling statt. Da ein Teil des Projektes nicht die Zustimmung der Gemeinde fand, wurden diesbezügliche Verhandlungen mit der letzteren eingeleitet.

Hinsichtlich der Herstellung eines Trottoirs an der neuen Begrenzung der Südbahnwerkstätten gegen die Landgutgasse gelang es, ein Einvernehmen mit dem Bahnunternehmen zu erzielen.

Am Südbahnhohe kam ein Unterkunftsraum für das Vershubpersonal zur Ausführung.

Am Matzleinsdorfer Bahnhofe wurden ein Anbau an die Filialwerkstätte, eine Baracke für Militärgegenstände, vier Schuppen für die Firma *L. O t t i g k y* und ein Südfrüchtemagazin für die Gesellschaft „Agrumaria“ errichtet. Außerdem wurde eine Sanierung des Petroleumlagers durch Herstellung eines Betonreservoirs durchgeführt.

Nächst der Station Meidling wurde ein Verkaufsfokal für die Deutsche Dampffischereigesellschaft „Nordsee“ errichtet.

5. K. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang.

Außer der Ergänzung der Kanalisation des Wiener Bahnhofes wurden seitens dieses Bahnunternehmens im Wiener Gemeindegebiete keine größeren Bauten durchgeführt.

6. Kahlenbergeisenbahn.

Mit dem Erlasse vom 31. März, Z. 8340, wurde dem Verwaltungsrate der Kahlenbergeisenbahn-Gesellschaft die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Kleinbahnlinie von der Station Grinzing der städtischen Straßenbahnen bis zur Einmündung in die gesellschaftliche Linie, für eine Verlegung der gesellschaftlichen Linie zwischen den Stationen Krapsenwaldl und Kahlenberg, und für eine Abzweigung zum Schlosse Cobenzl auf die Dauer von sechs Monaten erteilt.

Am 16. September fand die Trassenrevision der für den elektrischen Betrieb umzugestaltenden Bahn sowie des zum Etablissement Cobenzl abzuzweigenden Flügels statt. Die Vertreter der Gemeinde gaben hiebei folgende Äußerung ab:

„Gegen die Trasse der für den elektrischen Betrieb umzuwandelnden Bahnstrecke der Kahlenbergbahn von der Station Rußdorf bis auf das Plateau des Kahlenberges wird von der Gemeinde Wien im allgemeinen keine Einwendung erhoben. Dagegen kann die Gemeinde Wien der projektierten Trasse für den Flügel Krapsenwaldl—Cobenzl nur unter der Bedingung zustimmen, daß die Linie von km 0·0 bis 0·7 auf einem eigenen Bankette knapp neben der Verbindungsstraße zwischen Krapsenwaldl und Cobenzl und dann nach Unterfahung dieser Straße weiter unten, als im Projekte vorgesehen ist, am Bergabhänge geführt wird. Sollte hiebei die zum Cobenzl führende Serpentinstraße gekreuzt werden, so muß auch hier eine Unterfahung hergestellt werden.“

Die Forderung wegen Verlegung der Trasse des Flügels Krapsenwaldl—Cobenzl wird damit begründet, daß die im Projekte vorgesehene Trasse in dem ersten Teile den Besitz der Gemeinde unzuweckmäßig durchschneidet und in dem zweiten Teile die schöne Wiese vor dem Hotel berühren, daher das landschaftliche Bild stark beeinträchtigen und die vornehme Ruhe der Anlagen stören würde, ohne daß irgend eine Nötigung vorliegt, die Bahn gerade in dieser Trasse zu führen.

In Einzelheiten hinsichtlich beider Linien und der allenfalls notwendigen Maßnahmen bei Kreuzungen öffentlicher Straßen und Wege kann erst nach Vorlage von Detailprojekten und insbesondere von entsprechenden Längenprofilen eingegangen werden.

Wegen der Benützung von öffentlichen Straßen wird die Unternehmung im Sinne der Konzessionskündmachung die Zustimmung der Gemeinde Wien einzuholen haben, an die sie auch wegen Inanspruchnahme von Privatgrund der Gemeinde heranzutreten haben wird.

Die Stellungnahme zu den im technischen Berichte nur ganz allgemein berührten Anlagen (Ober- und Unterbau, Hochbauten, elektrotechnische Einrichtungen, Fahrbetriebsmittel usw.) bleibt den weiteren Verhandlungen vorbehalten.

Es sei noch bemerkt, daß die im technischen Berichte angeregte Fortsetzung der Straßenbahnlinie Grinzing bis zur Kahlenbergbahn technisch unmöglich und von der Gemeinde Wien nicht in Aussicht genommen ist.

Was die bei der heutigen Verhandlung gemachte Anregung, den Flügel zum Cobenzl direkt auf der Verbindungsstraße zwischen Krapsenwaldl und der Serpentinstraße auf den Cobenzl zu führen, betrifft, so ist die Gemeinde gerne bereit, eine solche Trasse in Erwägung zu ziehen und in dieser Beziehung mit der Gesellschaft zu verhandeln.“

Auf Grund des Ergebnisses der Trassenrevision hat das k. k. Eisenbahnministerium mit Erlaß vom 6. November die Trassenführung des revidierten Projektes als Grundlage für die Ausarbeitung des Detailprojektes genehmigt. Das Bahnunternehmen wurde beauftragt, bezüglich der Trassenführung der Zweiglinie zum Cobenzl neuerliche Projektstudien einvernehmlich mit der Gemeinde Wien zu pflegen und hiebei, wenn möglich, die Mitbenützung der Fahrstraße vom Krapsenwaldl zum Cobenzl ins Auge zu fassen.

Zu weiteren Verhandlungen in betreff der genannten Ausgestaltungen der Bahn kam es im Berichtsjahre nicht mehr.

7. Dampfstraßenbahnlinie der städtischen Straßenbahnen.

Siehe Abschnitt XXX, D, e.

8. Industriegleise.

Für nachstehende Schlepfbahnen wurde im Berichtsjahre die Baubewilligung erteilt:

a) Für die bereits im Vorjahre behandelten Gleise der Firma *Ditmar & Brünner* im XI. Bezirke und die Erweiterung der Gleise der Firma *Hofherr & Schranz, Clayton & Shuttleworth* im XXI. Bezirke.

b) Für ein von der Donauuferbahn abzweigendes Gleis der Firma *Bertram s.*

c) Für die Erweiterung der Schlepfbahn zum f. u. f. Artillerie-Arsenal.

II. Elektrische Bahnen.

1. Städtische Straßenbahnen.

Siehe Abschnitt XXX, D.

2. Lokalbahnen.

α) Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen.

Mit Rücksicht auf die in den Vorjahren durchgeführten Abänderungen der Gleisanlage wurde eine Neubemessung des Zinses für die in den öffentlichen Straßen und auf Gemeindegründen liegenden Gleisstrecken vorgenommen.

Das Bahnunternehmen hat ein Projekt für ein Magazin zur Einlagerung gepresster Gase für die Oesterreichisch-Ungarischen Sauerstoffwerke, G. m. b. H., vorgelegt. Die Gemeinde erhob diesbezüglich verschiedene Einwendungen vom bau- und gewerbepolizeilichen Standpunkte. Die Angelegenheit gelangte im Berichtsjahre nicht mehr zur Austragung.

β) Lokalbahn Wien—Preßburg.

Im Berichtsjahre wurde der Bau der Bahn im großen und ganzen beendet.

Für das Projekt der Anbringung der Hochspannungsleitungen am Bahngestänge in km 11·3 bis 11·5 wurde bei der politischen Begehung vom 17. November der Baukonsens erteilt.

Unter den im Wiener Gemeindegebiete durchgeführten Bauten sind besonders hervorzuheben:

a) an größeren Objekten: die Unterfahung der Franzens- und Verbindungsbahnbrücke, die Adaptierung der Unterfahung der Kaiser Josephsbrücke und der Unterfahung der Staatsbahn im Zuge der Simmeringer Lände, eine Brücke über den Seeschlachtgraben im XI. Bezirke und die Tieferlegung der Dreherstraße. Außerdem mußten aus Anlaß des Bahnbaues verschiedene Abänderungen am Hauptammellkanale durchgeführt werden.

b) An Hochbauten: das Aufnahmsgebäude in der Endstation Großmarkthalle und mehrere Wartehallen.

Zur Abwicklung des Approvisionierungsverkehrs, beziehungsweise der Wagenaufstellung in der Wiener Endstation hat der Magistrat im Einvernehmen mit der Polizeibehörde besondere Verfügungen getroffen.

Der Probetrieb wurde in der äußeren Strecke im November, in der inneren Strecke im Dezember aufgenommen und waren sonach alle Vorbereitungen für die Eröffnung des Betriebes getroffen, die jedoch im Berichtsjahre nicht mehr erfolgte.

Mit Gemeinderatsbeschluss vom 10. Jänner wurde ein Nachtragsvertrag, betreffend die städtischen Privatgründe, genehmigt.

Mit Entschliessung des Bürgermeisters vom 18. Mai wurde der Magistratsrat Dr. F. F. Müller gemäß § 29 des Straßenbenützungsvertrages in den Verwaltungsrat der Aktiengesellschaft der elektrischen Lokalbahn Wien—Landesgrenze nächst Hainburg entsendet.

γ) Elektrische Schnellbahn Wien—Brünn.

Von privater Seite wird die Herstellung einer elektrischen Schnellbahn von Wien nach Brünn in Aussicht genommen.

Die Vorkonzessionäre suchten auch bei der Gemeinde um Förderung ihrer Bestrebungen an und hat sich die Gemeinde auf Grund des Stadtratsbeschlusses vom 11. November an das k. k. Eisenbahnministerium mit der Bitte um wohlwollende Würdigung des Projektes gewendet. Außerdem hat der Bürgermeister mit Erledigung vom 14. Oktober den Magistratsrat Dr. F. F. Müller in das Aktionskomitee dieser Bahn entsendet.

d) Brücken.

I. Neubau und Rekonstruktion von Brücken und Stegen.

1. Donaustrombrücken.

Kaiser Franz Josephs-Brücke. — Die in den Jahren 1910 bis 1912 durchgeführten Rekonstruktionsarbeiten ergaben gegenüber dem vorgesehenen Kostenbetrage von 402.161 K 10 h eine Ersparnis von 47.562 K 59 h.

Bezüglich des Umbaues der Brücke wird auf den Abschnitt „Donau-Regulierung (X, A, e, 1)“ verwiesen.

Mit dem Stadtratsbeschlusse vom 2. Mai wurde die schlüsselmäßige Aufteilung des von der Gemeinde Wien zu den Kosten des Umbaues der Brücke zu leistenden Pauschalbeitrages von vier Millionen Kronen auf die städtischen Unternehmungen sowie auf das Brückenbau- und Wasserleitungskonto genehmigt.

Da das Altmaterial der umzubauenden Brücke auf Grund der getroffenen Vereinbarungen in das Eigentum der Gemeinde übergeht, hat der Gemeinderat mit dem Beschlusse vom 11. Februar den Verkauf der Altmaterialien sowie die Aufteilung des Erlöses analog der Bedeckung des Beitrages der Gemeinde zu den Baukosten genehmigt. Die Vergebung des Altmaterialies erfolgte mit den Stadtratsbeschlüssen vom 10. September und 22. Oktober.

Das mit dem Brückenumbau im Zusammenhange stehende Projekt für die Herstellung der Floridsdorfer Rampe und die Anschüttung der Bruckhausenstraße wurde mit dem Stadtratsbeschlusse vom 27. August genehmigt. Mit den An-

schüttungsarbeiten wurde am 1. September begonnen. Bis Ende des Jahres war die Anschüttung der stromaufwärtigen Verbreiterung der Floridsdorfer Rampe zum größten Teile, die der flussabwärtigen Verbreiterung zur Hälfte fertiggestellt. Zum Schutze des stromabwärtigen Dammfußes wurde mit Stadtratsbeschluss vom 13. November die Herstellung eines Steinwurfes genehmigt; diese Arbeiten wurden bis Ende des Jahres zum großen Teile durchgeführt.

Andere Donaustrombrücken. — Hinsichtlich der von der Gemeinde angestrebten weiteren Donaufstrombrücken ist im Berichtsjahre ein Fortschritt nicht zu verzeichnen.

Ein Projekt für die Verbreiterung der Rampe der Kronprinz Rudolfsbrücke ist in Ausarbeitung.

Hölzerne Brücke über die alte Donau im Zuge der Ragraner Reichsstraße (Wagramer Straße). — Auf Grund längerer Verhandlungen hat das k. k. Ministerium für öffentliche Arbeiten mit Erlass vom 18. Oktober das generelle Projekt mit einem Kostenverordnungsbeschluss von zirka 823.000 K genehmigt, die Bedingungen bezüglich der Benützung der Brücke durch die städtischen Straßenbahnen und durch städtische Objekte bekanntgegeben und die Beitragsleistung der Gemeinde mit 28% bestimmt.

Außerdem sollte die Gemeinde übernehmen: 1. Die Kosten einer allfälligen Verbreiterung der Rampen über die den Voranschlägen zugrunde gelegten Ausmaße.

2. Alle Auslagen für Material und Arbeit aus Anlaß der Verlegung von Straßenbahngleisen und von städtischen Rohr- und Kabelleitungen auf der Brücke und auf den Rampen.

3. Die Kosten der Beleuchtungskörper der seinerzeitigen Beleuchtung nach Maßgabe des Erfordernisses und einer allfälligen, über das gewöhnliche Ausmaß hinausgehenden architektonischen Ausgestaltung der Brücke.

4. Die Kosten der Erhaltung eines 5·5 m breiten Gleisstreifens der Fahrbahn sowie einen Beitrag von 30% zu den sonstigen Erhaltungskosten der Brücke.

Endlich sollte die Gemeinde jene auf den Staat entfallenden Beiträge, welche in den staatlichen Präliminarien nicht bedeckt erscheinen, unverzinslich vorschießen.

Da letztere Bedingung eine weitgehende Belastung der Gemeinde Wien bildet, hat die Gemeinde hingegen eine Vorstellung erhoben, die jedoch im Berichtsjahre noch nicht erledigt wurde.

2. Donaukanalbrücken.

Ferdinandsbrücke. — Am 5. Februar fand die Schlußkollaudierung der Holzstöckelpflasterungsarbeiten und am 7. März jene der Steinpflasterungsarbeiten statt. Die Schlußrechnung wurde vom Bauamte am 17. Juni vorgelegt, die Überprüfung durch die Stadtbuchhaltung ist noch nicht beendet.

Brigittabrücke. — Das generelle Projekt für den Umbau der Brücke wurde seitens des Stadtbauamtes Ende Juli fertiggestellt und am 2. August zunächst einer Vorbereitungsbesprechung mit den Interessenten sowohl hinsichtlich der Ausgestaltung, wie auch hinsichtlich der Verkehrsdurchführung während des Brückenumbaus unterzogen:

Am 5. November fand eine neuerliche Verhandlung über die verschiedenen Varianten für die provisorische Verlegung der Straßenbahngleise statt.

Ferner wurden im Berichtsjahre Sondierungsbohrungen vorgenommen.

A s p e r n b r ü c k e. — In dem Gutachten der Sachverständigen wurde als bestes Projekt jenes der Firmen A. G. R. Ph. W a a g n e r = L. & F. B i r o & A. K u r z, zusammen mit der Bauunternehmung E. G a e r t n e r (Variante II) bezeichnet. Auch das Stadtbauamt hat sich für die Wahl dieses Projektes ausgesprochen.

Auf Grund des Stadtratsbeschlusses vom 3. April wurde mit diesen Firmen wegen verschiedener Änderungen und Ergänzungen sowie wegen Änderung der architektonischen Ausgestaltung des Projektes verhandelt worauf der Gemeinderat mit Beschluß vom 27. Mai das von den genannten Firmen vorgelegte Projekt, Variante II, mit den von den Sachverständigen und vom Stadtbauamte vorgeschlagenen Änderungen, beziehungsweise Ergänzungen mit dem veranschlagten Kostenbetrage von 2,051.304 K 57 h genehmigte und den Bau diesen Firmen übertrug:

Den Firmen Louis Eilers (Hannover-Herrenhausen), A. G. R. Ph. W a a g n e r = L. & F. B i r o & A. K u r z, zusammen mit der Bauunternehmung S. K e l l a & C o., der Maschinenfabrik Augsburg-Kürnberg A G., zusammen mit der Bauunternehmung für Betonbau Ed. A s t & C o., der Firma Jg. G r i d l zusammen mit der Bauunternehmung W. v. D o d e r e r, S a g e r & W o e r n e r, wurde für die Verfassung von Projekten eine Vergütung von je 6000 K zugesprochen. Den Sachverständigen wurden Ehrenhonorare zuerkannt.

Mit Statthaltereierlaß vom 20. Juni wurde die Vollendungsfrist für den Umbau der Brücke bis 31. Dezember 1915 verlängert.

Am 1. Juli fand die wasserrechtliche Verhandlung für die Errichtung des Notsteges und die Aufstellung eines Demontierungsgerüsts statt; mit Beschluß vom 23. Juli genehmigte der Stadtrat eine Änderung des Projektes für den Notsteg.

Wegen Herstellung der Kai- und Stützmauern wurden Verhandlungen mit der Donauregulierungskommission eingeleitet.

Mit den Bauarbeiten wurde, und zwar zunächst mit der Herstellung des Notsteges am 30. Juli begonnen. Die Eröffnung des Notsteges fand am 13. September unter gleichzeitiger Einstellung des Verkehrs über die alte Brücke statt. Inzwischen war auch das Demolierungsgerüst fertiggestellt worden.

Die Abtragung der Brückenfahrbahn, der Fahrbahntafel und der Tragkonstruktion wurde am 1. Oktober beendet.

Bis zum Ende des Berichtsjahres erfolgte noch der Abbruch des stadtseitigen Widerlagers der alten Brücke sowie der Erdaushub und die Montierung des Caissons für den flußabwärtigen Uferpfeiler.

S o p h i e n b r ü c k e. — Mit dem Erlasse vom 16. April hat das k. k. Eisenbahnministerium die weitere Mitbenützung der Brücke durch die elektrische Straßenbahn nur unter gewissen Verkehrsbeschränkungen und unter der Bedingung gestattet, daß die auf der Brücke vorhandenen Wasserleitungsrohrstränge bis längstens 1. Mai 1915 entfernt werden, wobei gleichzeitig die altartigen Brückenlager durch neue zu ersetzen sind.

Da trotz der angeordneten Maßnahmen die rechnungsmäßigen Überschreitungen der festgesetzten Inanspruchnahme nicht ganz behoben werden, hat das k. k. Eisenbahnministerium angeregt, den Umbau der den konstruktiven Anforderungen nicht mehr entsprechenden Sophienbrücke für die nächsten Jahre in Aussicht zu nehmen; hierüber wurden Studien eingeleitet.

3. Bahnüberbrückungen.

Gehstege über die Verbindungsbahn im Zuge der Rosenhügel- und Ruhofstraße. — Die Projekte wurden mit den Erlässen des k. k. Eisenbahnministeriums vom 28. März, Z. 4700 ex 1912, beziehungsweise vom 26. März, Z. 1023 ex 1913, prinzipiell genehmigt und am 15. Mai der politischen Begehung unterzogen. Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der Verhandlungen wurde für beide Objekte ex commissione der Baukonsens erteilt.

Die Verhandlungen über die Bauausführung, Benützung und Erhaltung der beiden Steganlagen wurden im Berichtsjahre nicht abgeschlossen.

Gehsteg über die Ostbahn im Zuge der Erzherzog Karl-Straße. — Das vom Stadtbauamte ausgearbeitete Projekt wurde der k. k. Direktion für die Linien der Staatsbahngesellschaft zur Genehmigung übermittelt und gleichzeitig um Einleitung von Verhandlungen wegen Beitragsleistung zu den Kosten ersucht.

Zu diesen Verhandlungen ist es im Berichtsjahre nicht gekommen.

Fahrbrücke über die Westbahn im Zuge der Ameisgasse. — Diesbezüglich wird auf den Abschnitt „Eisenbahnen“ (X, A, c, 2, α) verwiesen.

4. Bahnbrücken.

Personentunnel in der Schönbrunner Allee unter der Verbindungsbahn. — Das Projekt wurde vom k. k. Eisenbahnministerium mit Erlaß vom 26. März, Z. 1023, prinzipiell genehmigt und am 26. April der politischen Begehung unterzogen. Nach dem anstandslosen Ergebnisse der Verhandlung wurde der angeforderte Baukonsens ex commissione erteilt.

Die Verhandlungen, betreffend Ausführung Benützung und Erhaltung des Objektes wurden im Berichtsjahre nicht zum Abschlusse gebracht.

Personentunnel unter der Westbahn im Zuge der Diefsterweg- und Einwaggasse. — Diesbezüglich wird auf den Abschnitt „Eisenbahnen“ (X, A, c, 2, α) verwiesen.

Wienflußbrücke der Staatsbahnlinie St. Veit an der Wien—Hütteldorf—Hacking im XIII. Bezirke. — Bei der am 6. und 13. März anlässlich des Projektes der k. k. Staatsbahndirektion Wien für den Umbau der Brücke über den Wienfluß in km 0·1/3 der Linie St. Veit an der Wien—Hütteldorf—Hacking durchgeführten politischen Begehung wurde von den Vertretern der Gemeinde Wien eine Abänderung des Projektes in der Hinsicht verlangt, daß die mit Gemeinderatsbeschuß vom 17. August 1895 genehmigte Baulinie der Hadigasse berücksichtigt wird.

Gleichzeitig gaben sie zufolge Stadtratsbeschlusses vom 8. März die Erklärung ab, daß die Gemeinde Wien bereit ist, mit der k. k. Staatsbahndirektion Wien wegen einer Beitragsleistung hinsichtlich der Mehrkosten in Verhandlung zu treten. Auf Grund eines Vorschlages der k. k. Staatsbahndirektion Wien hat der Gemeinderat in seiner Sitzung vom 12. September die Leistung eines einmaligen Pauschalbeitrages von 20.800 K genehmigt, der nach Beginn der Bauarbeiten, frühestens jedoch am 2. Jänner 1914 fällig wird. Die Arbeiten wurden im Berichtsjahre nicht mehr in Angriff genommen.

5. Sonstige Brücken.

Adlerbrücke. — Das Detailprojekt wurde vom k. k. Eisenbahnministerium mit Erlaß vom 19. März genehmigt. Mit Beginn des Jahres war bereits das aufgehende Mauerwerk in Angriff genommen worden, im April wurde mit der Montage der Eisenkonstruktion begonnen, am 5. Juli fand die Belastungsprobe durch die k. k. Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen statt, worauf die Brücke sofort dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde. Die Schlußkollaudierung sämtlicher Arbeiten erfolgte am 7. November, die wasserrechtliche Kollaudierung am 6. Dezember.

II. Erhaltung der Brücken.

1. Donauström- und Donaukanalbrücken.

Gehsteg an der Nordbahnbrücke. — In den Sommermonaten mußte der Gehsteg an der Fundationsbrücke wegen Verstärkungsarbeiten an der eisernen Tragkonstruktion zeitweise abgesperrt werden. Die politische Begehung anlässlich des Projektes für die erforderliche Gerüstung fand am 14. Mai statt; hiebei wurde seitens der Vertreter der Gemeinde, insbesondere bedungen, daß die Verstärkungsarbeiten an der flußabwärtigen Brückenhälfte mit der größten Beschleunigung durchgeführt werden, damit im Falle des Eintrittes eines Hochwassers der Verkehr über den Steg nicht allzulange unterbunden wird.

Kronprinz Rudolf-Brücke. — Zufolge Stadtratsbeschlusses vom 20. Juni wurden die in der Fahrbahn gelegenen Rohrschutzkästen der Hochquellenleitung beseitigt und die dadurch entstandenen Hohlräume mit Holzstöckelpflaster ausgefüllt.

Kaiser Franz Joseph-Regierungs-Jubiläums-Brücke. — Zur Hintanhaltung von Überschreitungen der für diese Brücke in statischer Hinsicht zulässig befundenen Belastungen wurde am 19. April nachstehende Kundmachung erlassen:

„Auf Grund der §§ 46 (Ziffer 3) und 100 des Gesetzes vom 24. März 1900, L. G. u. B. Bl. Nr. 17, werden für das Befahren der Kaiser Franz Josephs-Regierungs-Jubiläums-Brücke im XIX. und XX. Bezirke folgende Verkehrsbeschränkungen angeordnet:

1. Menschenansammlungen auf der Brücke sind verboten.
2. Bei gleichzeitigem Verkehre der Straßenbahn dürfen Lastwagen mit einem Gesamtgewichte von mehr als sechs Tonnen (6000 kg) auf der Brücke nicht verkehren.

3. Lastwagen mit mehr als 12 t (12.000 kg) Gesamtgewicht dürfen auf der Brücke überhaupt nicht verkehren.

Übertretungen dieser Vorschrift werden gemäß §§ 100 und 101 des oben genannten Gesetzes mit Geld bis zu 400 K oder Arrest bis zu 14 Tagen bestraft.“

Der flußabwärtige Gehwegbelag dieser Brücke wurde mit einem Kosten-erfordernisse von 3124 K 43 h erneuert.

A u g a r t e n b r ü c k e. — Die im Vorjahre genehmigten Rekonstruktionsarbeiten wurden im Jänner und Februar durchgeführt; die Schlußkollaudierung fand am 27. Februar statt.

Außerdem wurden Ausbesserungen des Holzstöckelpflasters mit einem Kosten-erfordernisse von 6816 K 17 h sowie Nietenauswechslungen und kleinere Schlosserarbeiten mit einem Kosten-erfordernisse von 3956 K 40 h durchgeführt. Das für die Rekonstruktionsarbeiten erforderliche Hängegerüst wurde mit Statthaltereierlaß vom 11. August, Z. X—1815, genehmigt.

M a r i e n b r ü c k e. — Zufolge Stadtratsbeschlusses vom 29. Juli wurden die Räume unter den Abgangstiegen der Marienbrücke im I. und II. Bezirke auf weitere sechs Jahre, d. i. bis 31. Juli 1919 in Verwendung genommen.

F r a n z e n s b r ü c k e. — Der Gemeinderat hat am 20. Juni die Rekonstruktion der Brücke mit einem Kosten-erfordernisse von 43.956 K 91 h genehmigt und beschlossen, daß die Arbeiten in zwei Bauperioden, teils im Jahre 1913 und teils im Jahre 1914, durchzuführen sind.

Mit Stadtratsbeschluß vom 27. August erfolgte die Vergebung der noch im Jahre 1913 auszuführenden Holzstöckelpflasterungsarbeiten. Die Arbeiten selbst wurden in der Zeit vom 29. September bis 18. Oktober durchgeführt.

Mit Stadtratsbeschluß vom 18. November wurden die Eisenkonstruktions- und Anstreicherarbeiten sowie die Reinigung der aus Stein hergestellten Bauteile vergeben. Das für die Rekonstruktion erforderliche Gerüst wurde noch im Dezember mit Statthaltereientscheidung vom 20. Dezember, Z. X—2642/1, vom wasserrechtlichen und strompolizeilichen Standpunkte genehmigt.

Diese Arbeiten wurden im Berichtsjahre nicht mehr begonnen.

S o p h i e n b r ü c k e. — Auf dieser Brücke wurde die Ausbesserung des Holzstöckelpflasters mit einem Kostenbetrage von 1322 K 81 h im Mai durchgeführt; außerdem wurde eine teilweise Erneuerung des Gehwegbelages und der Polsterhölzer mit einem Kosten-erfordernisse von 3742 K 73 h vorgenommen.

K a i s e r J o s e p h b r ü c k e. — Die im Vorjahre begonnenen Rekonstruktionsarbeiten an der eisernen Tragkonstruktion wurden vollendet. Außerdem wurde eine Auswechslung des Gehwegbelages vorgenommen und der Anstrich der Tragerkästen mit einem Kosten-erfordernisse von 3996 K 8 h erneuert.

Im übrigen wurden an den Donaukanalbrücken nach Erfordernis Ausbesserungen und Reinigungsarbeiten und die zur Feststellung des Bauzustandes notwendigen Besichtigungen und Untersuchungen vorgenommen; insbesondere wurden im laufenden Jahre am 12. Februar die Marienbrücke und am 22. April die Augartenbrücke einer Belastungsprobe unterzogen. Für diese laufenden Erhaltungsarbeiten wurde insgesamt ein Betrag von rund 12.600 K verausgabt.

2. Wienflußbrücken.

Zollamtsbrücke, Kleine Marzerbrücke, Karolinenbrücke und Guldenbrücke. — Die im Vorjahre durchgeführten Rekonstruktionsarbeiten wurden der Schlußkollaudierung unterzogen.

Baumgartenbrücke. — Mit Stadtratsbeschluß vom 29. Mai wurde die Rekonstruktion der Baumgartenbrücke über den Wienfluß im XIII. Bezirk mit einem Kostenerfordernisse von 9700 K genehmigt. Die Vergebung der Arbeiten erfolgte mit Stadtratsbeschluß vom 2. Juli. Die Arbeiten wurden in der Zeit vom 1. September bis 11. Oktober durchgeführt.

St. Veitbrücke. — Mit dem Stadtratsbeschlusse vom 15. Mai wurden Mietenauswechslungen, Anstricherneuerungen und sonstige kleinere Rekonstruktionsarbeiten mit einem Erfordernisse von 11.300 K genehmigt; die Arbeiten wurden mit dem Stadtratsbeschlusse vom 19. Juni vergeben. Die Ausführung erfolgte in der Zeit vom 4. August bis 8. September.

Andere Wienflußbrücken. — Kleinere Erhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten wurden auch an anderen Wienflußbrücken durchgeführt; so an der Badhausbrücke Mietenauswechslungen, Anstreicher- und Zimmermannsarbeiten im Gesamtbetrage von rund 2150 K; ferner Zimmermannsarbeiten an der Braunschwiegbrücke im Betrage von rund 1230 K und kleinere Eisenkonstruktions- sowie Anstreicher- und Zimmermannsarbeiten an der Bischofsbrücke, deren Kostensumme sich auf rund 1390 K belief.

Für die laufenden Erhaltungsarbeiten der übrigen Wienflußbrücken wurde ein Gesamtbetrag von rund 7000 K verausgabt.

3. Sonstige Brücken.

Rustenteg. — Auf diesem, über die Westbahn führenden Stege wurden eine teilweise Erneuerung des Schutzwellbleches über dem Hauptgleis, ferner verschiedene Herstellungen am Gehwege, wie Auswechslung von Saumblechen und Herstellung von Saumringen und Ablaufrohren sowie die Erneuerung des schadhaf gewordenen Anstriches mit dem Stadtratsbeschlusse vom 16. Mai mit einem Kostenerfordernisse von 12.426 K 25 h genehmigt.

Die Rekonstruktionsarbeiten wurden am 23. Juli begonnen und Ende September vollendet.

Die bahnbehördliche Genehmigung für das erforderliche Hängegerüst wurde durch die k. k. Staatsbahndirektion mit Erledigung vom 9. September, Z. 2189/III, erteilt.

Große Marzerbrücke. — An dieser, in der Erhaltung der Gemeinde Wien stehenden, über den Hauptzollamtsbahnhof führenden Brücke wurden die notwendig gewordenen Entrostungs- und Anstreicherarbeiten größeren Umfanges mit einem Kostenerfordernisse von 19.302 K 75 h auf Grund des Stadtratsbeschlusses vom 27. März vergeben und im April durchgeführt.

An den übrigen in der Erhaltung der Gemeinde Wien stehenden Brücken und Stegen wurden nach Erfordernis Erhaltungsarbeiten durchgeführt; zwei kleinere

hölzerne Objekte, und zwar eine Brücke über den Schablerbach im Kahlenbergerdorf und eine Brücke über den Gröretgraben in Kaiser Ebersdorf wurden durch massive Brücken ersetzt.

Für diese kleineren Erhaltungsarbeiten wurde ein Gesamtbetrag von rund 25.000 K verausgabt.

e) Wasserstraßen.

1. Donauregulierung.

Sinnsichtlich des Umbaues der Kaiser Franz Josephs-Brücke ist folgendes zu bemerken:

Die Arbeiten für den Unterbau wurden der bestbietenden Firma Dr. Mahreder, Krauß & Co. zugeschlagen. Die Arbeiten für den Überbau der Fundationsbrücke, wie auch der Raibrücke wurden der bestbietenden Firma R. P. h. Waagner-L. & F. Biro & A. Kurz gemeinsam mit Jg. Gridl in Wien und der Wittkowitz Berg- und Hüttengewerkschaft übertragen.

Mit den Vorarbeiten für den Umbau wurde am 16. April, mit den eigentlichen Bauarbeiten am 5. Mai begonnen. Am 28. Juni fand die feierliche Grundsteinlegung durch Se. Majestät den Kaiser statt.

Nach Abbruch der flußabwärtigen Rampenmauer der alten Raibrücke wurde der Erdaushub für die neuen Fundamente durchgeführt; ihre Betonierung wurde am 20. September beendet. Der Erdaushub für die Pfeilergründung der Fundationsbrücke und des Floridsdorfer-Landwiderlagers auf der linken Stromseite wurde zunächst bis auf Nullwasser durchgeführt. Die Fundierung selbst erfolgte mit Betoneisencaissons, die in Gruppen zu je drei Stück gleichzeitig zur Herstellung und Versenkung gelangten. Die Absenkung des letzten Caissons wurde am 22. September vollendet.

Der Erdaushub für die Trennungspfeiler XII und XVI der Strombrücke wurde in der Zeit vom 5. Mai bis 13. Juni fertiggestellt. Die Fundierung dieser Pfeiler erfolgte ebenfalls mit Eisenbetoncaissons, deren Absenkung am 18. Oktober beendet war.

Gleichzeitig mit dem Beginne der Erdarbeiten wurde die Pilotierung für die Gerüstung der drei Strompfeiler in Angriff genommen. Nach Vollendung des Gerüstes im August des Berichtsjahres wurde die Montierung der Eisencaissons zur Fundierung der Pfeiler in Angriff genommen; die Absenkung des linken Strompfeilers war am 8. September vollendet, während der mittlere und rechtsseitige Strompfeiler, deren Caissons am 11. November, beziehungsweise 12. November fertig montiert waren, zu Ende des Berichtsjahres noch in Absenkung begriffen waren.

Im Berichtsjahre wurde noch die Aufmauerung der Pfeiler der Fundationsbrücke und des Landwiderlagers mit Ausnahme der Oberflächte der Pfeiler I, II und VIII fertiggestellt, die Aufmauerung und Hinterfüllung, beziehungsweise Anschüttung der Rampe sowie das Montierungsgerüst für die Eisenkonstruktion in sechs Feldern der Fundationsbrücke vollendet. Die Donauregulierungskommission hat zugestimmt, daß die Gemeinde Wien für die Dauer des Brückenbaues einen Beamten des Stadtbauamtes zur Mitüberwachung der Arbeiten entsendet.

In der Sitzung vom 12. März hat der Stadtrat dem Beschlusse der Donau-
regulierungskommission in Angelegenheit der Schutzmaßnahmen für das Tullner
Becken die Zustimmung erteilt. Nach diesem Beschlusse wird aus den für das
Tullner Becken verfügbaren Mitteln die Rekonstruktion der Dammanlage Tulln—
Altenberg in einem gewissen beschränkten Umfange ausgeführt, der Rest einem
Fonds gewidmet, der zur Unterstützung der von Hochwässern der Donau betroffenen
Bewohner bestimmt ist.

Die Rekonstruktion der Dammanlage wurde im Berichtsjahre in Angriff
genommen.

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

Infolge des Umbaues der Ferdinandsbrücke war auch der steinerne Mittel-
pfeiler, an dem der Normalpegel für den Donaukanal angebracht war, entfernt
worden. Dieser Pegel hatte sowohl für den hydrographischen Dienst als auch des-
halb eine besondere Bedeutung, weil sein Nullpunkt der Ausgangspunkt für die
gesamten Niveauangaben des Wiener Gemeindegebietes bildete. Während des
Umbaues wurde der genannte Nullpunkt provisorisch umgestellt; auf Grund einer
Vereinbarung mit den in Betracht kommenden Ämtern war in Aussicht genommen,
einen neuen Pegel an der neuen rechtsseitigen Kaimauer und ein Repair an dem
rechtsseitigen Uferpfeiler der neuen Brücke anzubringen. Diese Herstellungen sind
im Berichtsjahre auf gemeinsame Kosten der Gemeinde und der Donauregu-
lierungskommission durchgeführt worden.

Mit dem Stadtratsbeschlusse vom 1. April wurde auch in Zukunft die Durch-
führung der Säuberung des Treppelweges zwischen der Augartenbrücke und der
Grenze der Bezirke IX und XIX, jedoch unpräjudizierlich der Frage einer Ver-
pflichtung zu dieser Leistung, demnach nur auf Widerruf von der Gemeinde ge-
nehmigt und das Anbot der Donauregulierungskommission, zu den Kosten dieser
Leistung für die Jahre 1912 bis 1919 einen Jahresbeitrag von 400 K zu leisten,
angenommen.

Da infolge des Umbaues der Aspernbrücke auch die dort noch fehlenden Kai-
und Stützmauern des Donaukanales geschlossen werden müssen, wurden in dieser
Beziehung Verhandlungen mit der Donauregulierungskommission eingeleitet.

3. Herstellung des österreichischen Wasserstraßennetzes.

Die im Vorjahre erwähnte Regierungsvorlage, betreffend ergänzende Be-
stimmungen zum Wasserstraßengesetze vom Jahre 1901, ist leider auch im Berichtsjahre
nicht zur parlamentarischen Behandlung gelangt. Infolgedessen ist auch im
Stande der Wasserstraßen — zumindest was das Kronland Niederösterreich und die
Stadt Wien betrifft — kein Fortschritt zu verzeichnen.

4. Wienflußregulierungsanlagen.

Es wurden in der gesamten Strecke von Hadersdorf—Weidlingau bis zur
Mündung des Wienflusses in den Donaukanal nur kleinere Ausbesserungs- und
Räumungsarbeiten vorgenommen.

Im Verlaufe des Sommers eingetretene höhere Wasserstände verursachten in den Verteilungshaltungen in Hadersdorf-Weidlingau größere Ablagerungen, die zum Teile ausgeräumt wurden. Sand und Schotter wurden wie bisher zu eigenen Zwecken, insbesondere auch zur Straßenerhaltung im XIII. Bezirke verwendet.

Das Projekt für die Einwölbung des Wienflusses und die Eindeckung der Stadtbahn zwischen der Leopolds- und Magdalenenbrücke wurde vom Stadtbauamte im April fertiggestellt.

Die politische Begehung aus Anlaß der projektierten Eindeckung der Wiener Stadtbahn fand am 11. Juli statt. Sowohl die Vertreter der k. k. Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen wie auch jene der Kommission für Verkehrsanlagen und der k. k. Staatsbahndirektion Wien erhoben gegen das Projekt prinzipielle Einwendungen, welche sie hauptsächlich darauf gründeten, daß durch die Verlängerung der Eindeckung die Abwicklung des Verkehrs und die Sicherheit des Betriebes nachteilig beeinflusst werden. Für den Fall der Abweisung dieser Einwendung verlangten sie unter anderem die Herstellung einer kostspieligen Entlüftungsanlage, die Herstellung von Rettungsnischen in der wienflußseitigen Begrenzungsmauer der Stadtbahn und die Beleuchtung der bestehenden und der neuen Tunnelstrecke.

Mit Beschluß vom 17. Juli hat der Gemeinderat den Magistrat ermächtigt, dem k. k. Eisenbahnministerium vorzuschlagen, bis zur Durchführung der Elektrifizierung der Stadtbahn eine entsprechende Länge der Stadtbahn im Anschlusse an das heutige Ende der Stadtbahneindeckung bei der Schleifmühlgasse nicht einzudecken, in welchem Falle die erwähnten Herstellungen zu entfallen hätten. Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit Erlaß vom 12. August sich mit diesen Vorschlägen im Principe einverstanden erklärt, die Entscheidung jedoch dem Ergebnisse einer anläßlich des neuen Projektes abzuhaltenden politischen Begehung vorbehalten. Dieses Projekt, nach dem die Strecke von dem Ende der bestehenden Stadtbahneindeckung (Leopoldsbrücke) bis auf 110 m flußaufwärts nicht eingedeckt wird, wurde vom Stadtrate mit dem Beschlusse vom 25. August genehmigt; die politische Begehung fand am 9. September statt.

Den Baukonsens hat das k. k. Eisenbahnministerium mit Erlaß vom 27. September erteilt.

Mit den Bauarbeiten am Wienflusse wurde am 27. Oktober begonnen. Die Verstärkung des linken Widerlagers konnte in einer Strecke von 30 m Länge flußaufwärts der Engulgasse betoniert werden. Der Erdaushub ist in einer Länge von 75 m ausgeführt worden. Die Erhöhung des rechten Widerlagers wurde zwischen der Leopolds- und Rudolfsbrücke vollkommen durchgeführt.

5. Erhaltung der Ufer und Gerinne, sowie Regulierung von Bächen.

Die im Vorjahre eingeleiteten Verhandlungen mit den Anrainern bezüglich Durchführung der Regulierung des Gröretgrabens in Kaiser Ebersdorf wurden im Jänner zum Abschlusse gebracht. Das vorgelegte Projekt wurde bei der am 13. Februar von der k. k. Bezirkshauptmannschaft Bruck an der Leitha, welche hiezu von der k. k. Staatsbahndirektion mit Erlaß vom 3. Jänner delegiert worden war, abgehaltenen wasserrechtlichen Verhandlung ex commissione genehmigt. Die Genehmigung des Regulierungsprojektes und des mit 18.938 K 62 h ver-

anschlagten Kostenerfordernisses durch den Stadtrat erfolgte, mit Beschluß vom 7. März. Hierbei wurde bestimmt:

1. Die im heurigen Jahre voraussichtlich noch auflaufenden Kosten von 9947 K 29 h sind auf die Deckung bietende Präliminarrubrik XXIII 5 zu verweisen, während die restlichen Kosten im Hauptvoranschlag pro 1914 sicherzustellen sind.

2. Den mit den Grundinteressenten bei den Verhandlungen sub Magistratsabteilung VII, 1420/12, getroffenen Vereinbarungen über die teilweise Inanspruchnahme ihrer Gründe sowie den Bestimmungen der Verhandlungsschrift der k. k. Bezirkshauptmannschaft Bruck an der Leitha vom 13. Februar 1913 über das wasserrechtliche Verfahren bezüglich des Projektes und der Verhandlungsschrift vom 26. Februar 1913, Magistratsabteilung VII, 1420/12, über die Inangriffnahme der Regulierungsarbeiten wurde durch den Stadtrat zugestimmt. Mit dem gleichen Beschlusse erfolgte auf Grund der am 3. März abgehaltenen Offertverhandlung die Vergebung der Erd- und Pflasterungsarbeiten zu den Preisen des Kostenschlages.

Um eine Störung in der Bewirtschaftung der an den Gröretgraben anschließenden Kulturgebäude zu vermeiden, wurden die Regulierungsarbeiten in zwei getrennten Zeitabschnitten durchgeführt. Die eigentliche Regulierung des Gerinnes und ein Teil der Auspflasterung wurde bereits anfangs Mai vollendet, während die restlichen Auspflasterungsarbeiten in der Winterperiode 1914 durchgeführt werden sollen.

Mit Stadtratsbeschluß vom 4. Juli wurden größere Räumungsarbeiten am Erbsenbache im XIX. Bezirke mit dem Kostenerfordernisse von 7200 K genehmigt, welche Arbeiten im Juni und Juli durchgeführt wurden.

An sonstigen größeren Erhaltungsarbeiten wurden ausgeführt:

Uferversicherungsarbeiten, und zwar Herstellung und Erneuerung von hölzernen Uferbesehlagen am Schablergraben nächst dem Jungherrensteig und am Waldgraben nächst dem Waldbachsteig im XIX. Bezirke, Kahlenbergerdorf; ferner am Halterbach nächst der Bieglerhütte im XVI. und XVII. Bezirke und am Halterbach im XIII. Bezirke. Am Gspöttgraben nächst dem Wege zum Himmel im XIX. Bezirke wurde die Auswechslung eines schadhaften hölzernen Uferbesehlages durch eine 25 m lange Uferschutzmauer in Angriff genommen.

Größere Räumungsarbeiten wurden noch durchgeführt am Seeschlachtgraben im XI. Bezirke und am Schreiberbach im XIX. Bezirke.

Im ganzen wurden für die Erhaltungs- und Räumungsarbeiten an Bächen und Gerinnen im Gemeindegebiet von Wien im Berichtsjahre rund 37.600 K verausgabt; hievon entfallen rund 10.000 K auf Räumungskosten.

B. Verkehrsmittel.

a) Lohnfuhrwerk.

Giafer und Einspänner.

Die im Vorjahre eingeleiteten Verhandlungen wegen Abänderung der bestehenden Betriebsordnung für das öffentliche Platzfuhrwerk in Wien sind im Berichtsjahre zum Abschlusse gelangt, indem von der k. k. n.-ö. Statthaltereie am

31. März, Z. Ia—922/188, Z. G. Bl. Nr. 45, eine neue Betriebsordnung samt Maximaltarif erlassen wurde, welche am 3. Juli in Rechtskraft und am 17. Juli in Wirksamkeit getreten ist.

Durch diese Verordnung wurde vor allem eine wesentliche Verbilligung der Fahrpreisanfätze bezüglich der motorisch betriebenen Lohnfuhrwerke durch Herabsetzung der Streckentaxe von 200 h, beziehungsweise 50 h auf 100 h, beziehungsweise 40 h und der Zeittaxe von 50 h auf 40 h herbeigeführt, welche Anfätze vom 1. Jänner 1915 eine weitere Ermäßigung durch Herabsetzung der Werte 100 h und 40 h auf 90 h und 30 h erfahren.

Außerdem entfällt für das gesamte Platzfuhrwerk der früher in Geltung gewesene Bahn- und Schiffszuschlag für einen nicht bestellten, von einer Eisenbahn- oder Dampfschiffstation ausgehenden Fahrdienst und wurde das Freigewicht des im Wageninnern untergebrachten Gepäcks von 10 kg auf 25 kg erhöht.

Dagegen wurden die im früheren Tarife zu niedrig bemessenen Zuschläge für Fahrten nach bestimmten Wiener Ausflugsorten für alle Gattungen von Fuhrwerken um 100% erhöht.

Weitere Neuerungen sind nebst anderen minder wichtigen Bestimmungen auch die Einführung der Bezeichnung der Automobile mit Preistafeln an der Stirnseite und Außenseite der beiden Wagenschläge behufs leichterer Orientierung des Publikums, der Aufstellungsmöglichkeit von Platzwagen auf fremden Standplätzen, insofern kein diesen Plätzen zugewiesener Wagen daselbst steht oder anfährt, der Überwachung der Autoplatzwagenlenker durch regelmäßige Untersuchung auf den Fortbestand der körperlichen und geistigen Tauglichkeit und die Einführung von hellgrauen, mit der Wagennummer versehenen Kappen für Chauffeure.

Den Wünschen eines Teiles der Fuhrwerker und des Publikums ist die f. f. n.-ö. Statthalterei durch die mit Verordnung vom 30. Dezember, Z. Ia—2552/210, Z. G. Bl. Nr. 158, erfolgte Einführung einer neuen Betriebsart des Platzfuhrwerkes, der sogenannten Spezialwagen, entgegengekommen. Diese sind zweispännige Platzwagen (Ziaker) ohne Fahrpreisanzeiger bei freier Vereinbarung des Fahrpreises. Sie müssen diesbezüglich bezeichnet sein und dürfen nur auf den ihnen zugewiesenen, von den fixen Standplätzen anderer Platzwagen getrennten Standplätzen Aufstellung nehmen.

Als Termin für die Inbetriebsetzung der Spezialwagen und Errichtung der Standplätze für diese wurde der 15. März 1914 festgesetzt.

Die Zahl der in motorischen Betrieb übergeführten Ziakerlizenzen ist mit Ende des Berichtsjahres abermals, und zwar (von 737 im Vorjahre) auf 823, jene der Einspännerlizenzen (von 1017 im Vorjahre) auf 1146 gestiegen. Es hatten somit von insgesamt 2751 Platzwagenlizenzen zusammen 1969 die Bewilligung zum motorischen Betriebe. Die Vergleichung dieser Ziffern mit denen des Vorjahres ergibt gegenüber demselben ein relativ rascheres Fortschreiten der Automobili-sierungen, das auch im kommenden Jahre anhalten dürfte.

Auch die tatsächlich im Automobilbetriebe gestandenen Platzwagen haben sich gegenüber dem Vorjahre von 1399 auf 1618, und zwar 715 Ziaker- und 903 Einspännerwagen (im Vorjahre 619 und 780) vermehrt, so daß nur mehr 351 Lizenzinhaber, welche die Bewilligung zum motorischen Betriebe besitzen, von dieser Bewilligung zu Ende des Berichtsjahres keinen Gebrauch gemacht haben.

Die Gesamtzahl der Fiakerlizenzen hat sich gegenüber der im Vorjahre ausgewiesenen Ziffer 1002 nicht geändert, die der Einspännerlizenzen ist von 1752 auf 1749 zurückgegangen.

Die nicht unbeträchtliche Vermehrung der tatsächlich in motorischen Betrieb gesetzten Platzwagen, das Bestreben der Fuhrwerker, die Erträgnisse der Wagen durch Errichtung neuer Stand- und Teilstandplätze zu heben und endlich die Rücksichtnahme auf Verkehrsverhältnisse führten zu zahlreichen Veränderungen hinsichtlich der Standplätze.

Die Ausrüstung der Platzwagen mit Fahrpreisanzeigern ist im Berichtsjahre nahezu vollständig durchgeführt worden, indem die im Kraftwagenbetriebe stehenden Lizenzen und die animalisch betriebenen Einspännerlizenzen sämtlich und von den im animalischen Betriebe stehenden 287 Fiakerwagen bereits 242 mit Taxameterapparaten versehen wurden. Die verwendeten Taxametersysteme sind dieselben wie im Vorjahre.

Stadtlohn- und Kleinfuhrgewerbe.

Das Stadtlohnfuhrgewerbe wurde am Ende des Berichtjahres von 418 Unternehmern mit 1145 Lizenzen ausgeübt, von welchen 96 mittelst Kraftwagen betrieben wurden.

Besondere Entscheidungen oder Verfügungen von grundsätzlicher Bedeutung für dieses Gewerbe sind im heurigen Jahre nicht zu verzeichnen.

Auch die im vorjährigen Berichte erwähnten Verhandlungen wegen Abänderung einiger Bestimmungen der Betriebsordnung für das Stadtlohnfuhrgewerbe sind noch nicht zu Ende gediehen.

Stellwagen.

Die Gemeinde Wien hat ihre Konzession für 160 Stellwagenlizenzen wie folgt ausgeübt:

Die Linien Franz Josephbahn—Staatsbahn, eventuell Bürgerplatz; Südbahn—Nordwestbahn; Westbahn—Nordbahn, eventuell Rotunde; Elsterleinplatz—St. Marx, eventuell Prater—Prinzenallee; Meidling—Margarethen—Stephansplatz; Praterkai—Stephansplatz; Döbling—Stephansplatz; Währing—Stephansplatz und Mariahilferstraße—Giezing Am Platz, eventuell Winkelmannstraße wurden mit Pferdestellwagen betrieben, wobei allerdings die Befahrung einzelner Teilstrecken dieser Linien nur für besondere Anlässe oder während der Nachtzeit vorbehalten war.

Auf der Linie Volksoper—Stephansplatz wurde der im Vorjahre eröffnete Elektromobilstellwagenbetrieb mit Akkumulatoren auf den Verkehr mit 13 Lizenzen erweitert.

Außerdem verkehrten Automobilstellwagen der Gemeinde Wien von Ragnan nach Leopoldau mit Benzinbetrieb (2 Lizenzen) und von Pöckleinsdorf nach Salmannsdorf mit elektrischer Oberleitung (3 Lizenzen).

Die Einstellung des Pferde- und gleichzeitige Einführung des Benzinwagenbetriebes mit 16 Lizenzen erfolgte auf den Teilstrecken zwischen Stephansplatz und Nordbahn im Tagesverkehre mit 1. Juli, im Nachtverkehre mit 1. Dezember; zwischen Stephansplatz und Südbahn im Tagesverkehre und zwischen

Stephansplatz und Siezing Am Platz, eventuell Winkelmannstraße, im Nachtverkehr mit 1. Dezember.

Während der Dauer der Adriaausstellung war vom 19. Mai bis 15. Oktober zwischen Stephansplatz und Ausstellung ein Kraftwagenverkehr mittelst der obigen Benzin- und Elektromobilstellwagen eingerichtet.

10 Lizenzen wurden im Berichtsjahre nicht betrieben.

Bei den Benzinstellwagen kamen zwei verschiedene Typen von Wagenkasten zur Einführung, und zwar solche mit offenen Dachsitzen und solche mit geschlossenem Oberdeck.

An privaten Stellfuhrunternehmungen blieben jene des Franz P r e k l Wien—Schwadorf mit 1 Lizenz und jene des Karl Ludwig P e r t l Grinzing—Cobenzl mit 3 Lizenzen (letzte Kraftwagen) unverändert im Betriebe, während die Unternehmung von Michael und Theresie K i k l e r s Erben mit 16 Lizenzen im Laufe des Berichtsjahres die Bewilligung zum Kraftwagenbetrieb auf der bisherigen Route Stephansplatz—Dttafing erhielt.

Die der Canadian Pacific Railway Company, Generalrepräsentanz Wien, erteilte Konzession für den Betrieb von 2 Automobilstellwagen auf den Routen Innere Stadt—Hütteldorf—Weidlingau, Innere Stadt—Cobenzl—Bertheimsteinpark—Türkenschanzpark und Wien—Baden wurde im Berichtsjahre noch nicht in Betrieb gesetzt, da der Übergang dieses Unternehmens auf eine neu gegründete Gesellschaft im Zuge ist.

Hotelomnibusse von und zu den Bahnhöfen, beziehungsweise Dampfschiffstationen für die Beförderung der Hotelgäste wurden unterhalten von: Hotel Bristol und Grand Hotel mit je 2 Lizenzen, von welchen eine des Grand Hotel in motorischen Betrieb umgewandelt wurde, und von Hotel Continental, Hotel Metropole, Hotel Kummer, Hotel Imperial und Hotel Erzherzog Karl mit je 1 Lizenz.

Neu zur Verleihung gelangte eine Konzession für den Betrieb von 2 Automobilstellwagen auf den Routen Favoritenplatz—Laxenburgerstraße—Laxenburg und Bürgerplatz—Favoritenstraße, beziehungsweise Laxerstraße—Oberlaa und eine solche für den Betrieb von 1 Automobilstellwagen auf der Route Keplerplatz—Gudrunstraße—Laxenburgerstraße—Inzersdorf—Neu-Erlaa. Inhaber dieser Konzessionen ist Ferdinand W e i l.

Der Automobilstellwagenbetrieb des Gustav R u s t l e r mit 2 Lizenzen auf der Linie Grinzing—Krapfenwaldl wurde eingestellt.

b) Verkehr auf dem Donauström und im Donaukanale.

Donaukanal.

Am 6. Februar fand bei der k. k. n.-ö. Statthalterei, wie alljährlich, die kommissionelle Besprechung über die Regelung des Schiffsverkehrs im Wiener Donaukanale und der Ein- und Ausfahrt bei Rußdorf statt, bei welcher die Grundzüge für die zu erlassende Kundmachung einvernehmlich mit den Vertretern der Floß- und Ruderschiffahrtsinteressenten und der Dampfschiffahrtsgesellschaften festgestellt wurden.

Auf Grund dieser Besprechung wurde die Kundmachung vom 14. Februar erlassen, welche insbesondere Bestimmungen über die Einfahrt in den Kanal bei offenem und über das Einschleusen bei geschlossenem Wehr enthält, die durch Fertigstellung der Staustufe „Kaiserbad“ notwendig gewordenen Anordnungen

trifft, die Warteplätze für die einzelnen Schiffsgattungen bestimmt und die Benutzung der Landungsplätze regelt.

Anlässlich der Vornahme von Baggerungen wurden im Mai von der k. k. n.-ö. Statthalterei besondere provisorische Abänderungen der obigen Bestimmungen verfügt, die nach Beendigung der Arbeiten mit Kundmachung vom 2. Juli wieder außer Kraft gesetzt wurden.

Die k. k. n.-ö. Statthalterei erteilte den „Wiener Donausandwerken“, G. m. b. H., auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am 13. August vorgenommenen Probefahrt mit Erlaß vom 25. August die wasserrechtliche Bewilligung zur Bergfahrt im Wiener Donaukanal mit 2 Schleppschiffen von je max. 33 m Länge, 7 m Breite und 1.60 m Tauchung im Anhange des Dampfers „Adele“ bis zur Staatseisenbahnbrücke (Kanalkilometer 11).

Am 11. September fand bei der k. k. Statthalterei eine Besprechung über das Ansuchen der I. k. k. Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft in Wien um Verlängerung der ihr mit Erlaß der Statthalterei vom 22. September 1904 verliehenen Konzession zum Personen-Lokalverkehr im Wiener Donaukanal statt.

Die bei dieser Besprechung von den Vertretern der Gemeinde Wien gestellten Bedingungen wurden vom Stadtrate zufolge Beschlusses vom 24. September genehmigend zur Kenntnis genommen. Mit dem Statthaltereierlaß vom 10. Oktober wurde der Gesellschaft hierauf die Konzessionsverlängerung für den Personen-Lokalverkehr am Wiener Donaukanal unter gewissen Bedingungen erteilt, wobei jedoch auf die seitens der Gemeinde Wien gestellten Bedingungen bezüglich der Wiederaufnahme der seit Jahren eingestellten Lokalfahrten keine Rücksicht genommen wurde.

Ein von der Gemeinde Wien gegen diesen Erlaß an das k. k. Handelsministerium eingebrachter Rekurs hat bis zum Schlusse des Berichtsjahres noch keine Erledigung gefunden. Mit dem Erlasse vom 11. Oktober erteilte die k. k. n.-ö. Statthalterei der I. k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft die erbetene Verlängerung der unterm 5. Februar 1905 bis 31. Dezember 1913 erteilten Bewilligung zur Remorkierung von Fahrzeugen im Wiener Donaukanal nach Maßgabe der bestehenden Schiffs- und strompolizeilichen Vorschriften und der jeweils für die Regelung der Schifffahrt im Wiener Donaukanale von der k. k. n.-ö. Statthalterei alljährlich im Kundmachungswege getroffenen Bestimmungen, auf weitere zehn Jahre, das ist vom 1. Jänner 1914 bis 31. Dezember 1923, gegen jederzeitigen Widerruf und unter gewissen Bedingungen.

Im Sinne der von den Vertretern der Gemeinde Wien bei der Besprechung über dieses Ansuchen gestellten Bedingungen darf durch den Remorkverkehr der Bestand und Betrieb der der Gemeinde Wien gehörigen städtischen Badeanlagen nicht gestört, sowie der Um- oder Neubau von Brücken nicht behindert werden. Der Konzessionärin steht gegenüber der Gemeinde Wien ein Entschädigungsanspruch nicht zu, falls Brücken- oder Bäderbauten eine zeitweilige Abänderung oder Einstellung der Remorkierung bedingen sollten.

Der Punkt 4 dieser Bedingungen der Bestimmungen enthält, nach denen behufs anstandsloser Aufrechterhaltung der Gesamtschifffahrt im Donaukanale die Gesellschaft zur zwangsweisen Verführung von Fahrzeugen im Auftrage der Donaukanalinspektion gegen Aufrechnung der Selbstkosten verpflichtet wird, wurde mit dem Statthaltereierlasse vom 19. Dezember abgeändert.

Donaustrom.

Mit dem Gemeinderatsbeschlusse vom 10. Jänner wurde das Pachtoffert der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft auf einen Teil des oberen städtischen Donaubassins am Kaiserplatz im XX. Bezirke genehmigt.

Der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft wurde die Aufstellung eines elektrisch betriebenen Portalcranes, ferner eines Verladecranes, einer Niveauschiebebühne und eines Vertäuspilles auf ihrem, von der Donauregulierungskommission gepachteten Grunde im XX. Bezirke am Handelskai 1c mit Statthaltereierlaß, Z. X—212/2, genehmigt. Dieselbe Gesellschaft erhielt mit Statthaltereierlaß, Z. X.—205/5, die Bewilligung zur Aufstellung eines Portaldrehcranes bei ihrem Landungsplatz im II. Bezirke nächst der Stadlauerbrücke.

Die k. k. n.-ö. Statthalterei hat am 1. Juli zur Z. X—1504 nachstehende Kundmachung betreffend die Donauschiffahrt erlassen:

„Es mehren sich die Fälle, daß die für den Donaustrom erlassenen schiffahrts- und strompolizeilichen Verfügungen nicht genügend beachtet werden.

So wird zum Beispiel immer wieder wahrgenommen, daß Fahrzeuge mangelhaft oder nicht fachgemäß verheftet werden, daß verheftete Schiffe ohne entsprechende Bewachung bleiben, daß die Verheftung an unzuweckmäßig gewählten Plätzen geschieht und die Fahrzeuge auf diese Weise dem Wellenschlage vollständig ausgesetzt werden, daß Ruderschiffe nicht mit fachkundigen Leuten bemannt werden, daß sie nicht die vorgeschriebenen Windläden erhalten und ähnlich mehr.

All dies führt nicht nur zu Beschädigungen und Unfällen, sondern behindert auch in erheblichem Maße und in ganz unstatthafter Weise insbesondere die Dampfschiffahrt. Die Dampfschiffe werden dadurch gezwungen, ihre Maschinenkraft allzuoft zu mäßigen, wobei die rasche und klaglose Abwicklung des Betriebes beträchtlich leidet. Um alle diese Unzukömmlichkeiten zu vermeiden, ist es nötig, daß alle, die den Donaustrom in irgend einer Art benützen, auch die für solche Benützungen erlassenen Vorschriften kennen und aufs gewissenhafteste befolgen.

Es wird daher die diese Verfügungen enthaltende Verordnung des k. k. Handelsministeriums vom 4. November 1910, R. G. Bl. 201, das ist die provisorische Schiffahrts- und Strompolizeiordnung für die ober- und niederösterreichische Strecke der Donau hiemit neuerlich und nachdrücklich zur ständigen Beachtung in Erinnerung gebracht und insbesondere auf deren §§ 6, 13, 18, 40, 65, 86 und 87 noch ausdrücklich verwiesen.

Die Stromaufsichten werden angewiesen, die Beachtung dieser Vorschriften strenge zu überwachen und jede wahrgenommene Übertretung unverweilt der betreffenden polizeilichen Behörde erster Instanz zur Anzeige zu bringen und für die Ausübung ihres Dienstes die durch die Umstände gebotenen Maßregeln sofort zu treffen.“

Zufolge Kundmachung der k. k. Statthalterei vom 5. Dezember wurde wegen Abräumungsarbeiten an einem am rechtsseitigen ersten Strompfeiler der Kaiser Franz Josephsbrücke hängengebliebenen Flosse und wegen Sicherung der Gerüste dieser im Umbau befindlichen Brücke gegen Beschädigung durch abschwimmende Fahrzeuge die Benützung des im Verzeichnisse der öffentlichen Landungsplätze (R. G. und B. Bl. Nr. 241 vom Jahre 1910) unter Postnummer 22 aufge-

nommenen Landungsplätze am rechten Donauufer oberhalb der Kaiser Franz Josephsbrücke bis auf weiteres untersagt.

Alte Donau.

Durch die Magistratskündmachung vom 3. Mai wurde das Schwimmen der Pferde im Gebiete der alten Donau zwischen dem Sportplätze des Union-Nachtklubs und dem Ausgange der Gänsehäufelgasse verboten und als Pferdeschwemme eine Stelle der alten Donau in der Verlängerung der Schiffmühlenstraße bestimmt.

C. Straßenpolizei.

a) Kundmachungen.

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

Am 12. Februar Verbot des Befahrens der Auhofstraße im XIII. Bezirke zwischen Stampfergasse und Gemeindegrenze mit Automobilen, Motorrädern, Last- und Geschäftswagen; am 12. Februar Verbot des Befahrens der Klampfelberggasse, der Zwerngasse und des Himmelmutterweges im XVII. Bezirke mit Automobilen; am 12. Februar Regelung des Schwerfuhrwerksverkehrs in der Favoritenstraße, Taubstummengasse, Wiedner Hauptstraße und Margarethenstraße im IV. Bezirke; am 27. Februar Verbot des Schwerfuhrwerksverkehrs in der Reindorfstraße im XIV. Bezirke; am 19. April betreffend den Verkehr auf der Kaiser Franz Josephs-Regierungs-Jubiläumsbrücke im XIX. und XX. Bezirke; am 24. Juni Regelung des Fuhrwerksverkehrs in der Rittermahergasse im XIII. Bezirke; am 1. August Verbot des Ballspielens auf öffentlichen Verkehrswegen; am 12. August Verbot des Schwerfuhrwerksverkehrs auf dem Arenbergring im III. Bezirke; am 7. August Radfahrverbot auf dem Gehwege der Altmannsdorferstraße im XII. Bezirke; am 12. August Regelung des Schwerfuhrwerksverkehrs in der Unterfahrungsstraße neben der Prager Reichsstraße; am 10. Oktober Regelung des Verkehrs anlässlich der Auflassung des Reitweges am Kärntnering zwischen Kärntner- und Akademiestraße; am 14. November, betreffend das Befahren des Südbahndurchlasses im Zuge der Hezendorferstraße.

Auch im Berichtsjahre wurde, wie seit Jahren schon mit gutem Erfolge der Allerheiligenverkehr zum und vom Zentralfriedhofe durch eine Kundmachung (vom 16. Oktober) geregelt.

Die Durchführung der Fahr- und Gehordnung wurde durch Aufstellung von Tafeln mit der Aufschrift „Links gehen“ in der Kärntnerstraße, Rotenturmstraße und am Graben gefördert.

b) Fuhrwerksverkehr.

Der von der k. k. Polizeidirektion an besonders verkehrreichen Straßenkreuzungen eingerichtete Verkehrsdienst wurde im Berichtsjahre noch erweitert und hat wesentlich zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse beigetragen.

Im Einvernehmen mit der k. k. Polizeidirektion wurden auch im Berichtsjahre zahlreiche zeitweilige Straßenabsperungen und Fuhrwerksablenkungen, die größtenteils durch Arbeiten im Straßenkörper bedingt waren, verfügt.

c) Benützung 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, beziehungsweise der magistratischen Bezirksämter erforderlich.

Im Berichtsjahre wurden folgende Genehmigungen erteilt: Zur Herstellung von Gewölbspotalen mit Plachen 197, ohne Plachen 70, von Plachen allein 84, zur Anbringung von Schaukästen 284, von Gewölbslaternen 766.

D. Telegraphen-, Telephon- und Rohrpostanlagen.

Am Ende des Berichtsjahres war die Gemeinde Wien Abonentin von 567 Fernsprechstellen mit 777 Nebenstellen. Die Zahl der Privattelephon- und Signalanlagen betrug 45.

Die Kabelblockanlage der k. k. Post- und Telegraphendirektion wurde im Berichtsjahre um 0·260 km erweitert; im I. Bezirke wurden Blöcke in der Strecke Neuer Markt—Seilergasse verlegt.

Die Gesamtlänge der staatlichen Kabelblocktrassen beträgt daher 24·487 km.

Das Rohrpostnetz wurde um 0·5 km vergrößert, daher dessen Länge am Ende des Berichtsjahres 70·036 km betrug.

Die staatlichen Kabelleitungen erfuhren eine Erweiterung um 9·080 km, daher betrug die Gesamtlänge der staatlichen Kabeltrassen 350·289 km.

Behufs Bewilligung von Kabelblocklegungen, Bettungskabellegungen, Rohrpostanlagen, Aufstellung von Säulen und Dachständern usw., wurden 74 kommissionelle Augen­scheine und etwa 600 Einzelerhebungen vorgenommen.

Auf städtischen oder unter der Verwaltung der Gemeinde Wien stehenden Fonds- und Stiftungshäusern waren am Ende des Berichtsjahres 94 Kabelauf­führungsobjekte und 222 Dachständer angebracht.

E. Öffentliche Uhren.

Errichtung einer Zentraluhrenanlage.

Am 15. Februar wurde die Offertverhandlung über die Schaffung einer Zentraluhrenanlage abgehalten, an der sich fünf Firmen beteiligten.

Auf Grund des Ergebnisses dieser Offertverhandlung wurden eingehende Studien in einer Reihe von Städten des Auslandes, welche bereits solche Uhrenanlagen besitzen, durchgeführt; zu einer Entscheidung ist es jedoch im Berichtsjahre noch nicht gekommen.

Mit elektrischen Aufzugsapparaten wurden im Berichtsjahre neuerdings 4 größere öffentliche Uhren versehen; die Zahl der mit solchen Apparaten ausgestatteten öffentlichen Uhren betrug 24.