

Das Lagerhaus der Stadt Wien wurde mit Gemeinderatsbeschluss vom 7. Jänner 1876 gegründet und im Oktober desselben Jahres eröffnet. Als Hauptobjekt wurde die Maschinenhalle der Weltausstellung des Jahres 1873 verwendet, die vom k. k. Handelsministerium gemietet und entsprechend adaptiert wurde. Die übrigen Gebäude im Prater und am Kai hat die Gemeinde auf gepachteten Gründen des k. k. Hofärars, des Allerhöchsten Privatbesitzes und des Donauregulierungsfonds erbaut.

Bei der Errichtung des Lagerhauses im Jahre 1876 ist die Gemeinde von der Absicht ausgegangen, ein kaufmännisches Institut zu gründen, das, am Donauströme gelegen und mit den in Wien einmündenden Bahnen verbunden, Lagerräume und kommerzielle Einrichtungen dem Transitverkehr in solchem Maße biete, daß Wien zum Hauptstapelplatz für den Getreidehandel werden könne. Hierbei war auch auf die günstige Rückwirkung Bedacht genommen, die aus einem solchen Verkehre für die Approvisionierung Wiens und für die Wiener Handels- und Gewerbebetriebe erwachsen müßte.

Der Betrieb nahm gleich nach der Gründung einen raschen Aufschwung und die Bedeutung, die Wien als Getreidehandelszentrum annahm, war nicht zum geringsten Teile ein Verdienst des städtischen Lagerhauses. Die ursprüngliche Anlage — welche im wesentlichen aus der Maschinenhalle und den angrenzenden Pratergründen bestand — genügte bald nicht mehr. Das Anwachsen des Verkehrs erforderte eine Erweiterung. 1877 wurde ein amerikanischer Keller (Magazin VI) erbaut. 1878 wurden am Donaukai zwei Magazine (VIII und IX) errichtet. 1883 wurde am Landungsplatze ein drittes großes Magazin (X) erbaut. 1884 wurden neuerlich zwei Magazine (VII und XII) in der Prateranlage, 1887 fünf Spiritusreservoirs errichtet. 1894 wurde der Landungsplatz bis zur Militärschwimmschule ausgedehnt. Diese Erweiterungen genügten nicht. Es mangelten mechanische Ein- und Ausladevorrichtungen.

Mit der Eingabe vom 21. Juli 1894 wandte sich daher der Bürgermeister an den Handelsminister mit dem Ansuchen, zu der weiteren Ausgestaltung, die einen Kostenaufwand von 1,400.000 fl. erfordere, durch Gewährung verschiedener Begünstigungen Stellung zu nehmen. Da der Handelsminister laut der Erlässe vom 28. Februar 1895 und vom 13. April 1896 alle angesprochenen Begünstigungen nicht zugestehen zu können erklärte, beschloß der Stadtrat am 18. Oktober 1899, vorläufig nur unaufschiebbare und notwendige Ergänzungen durchzuführen. Von diesen Ergänzungen sei nur die Errichtung einer Gerstepußerei mit einem Aufwande von 150.000 K. zufolge der Gemeinderatsbeschlüsse vom 4. April und 5. Mai 1905 erwähnt.

Der Beschluss vom Jahre 1899 bedeutete keine Lösung. Die Bestrebungen, das Lagerhaus durchgehends den modernen Anforderungen entsprechend auszugestalten, kamen nicht zur Ruhe. Die sinkenden Erträgnisse des Lagerhauses und der Niedergang des Wiener Getreidehandels gaben ihnen eine erklärliche Unterstützung. Stimmen aus der städtischen Verwaltung, aus den Interessentenkreisen und aus dem Stadt- und Gemeinderate kamen immer wieder auf die Ausgestaltung zurück. Auch die Regierung hat, und zwar bei der Verhandlung der Börsengesetznovelle am 30. Mai 1902,

durch den Ackerbauminister betont, daß dem Verbote des Terminhandels ernste Arbeit folgen müsse, um in der Tat den Wiener Platz zu einem effektiven Handelsplatze zu erheben, und das Abgeordnetenhaus hat am 31. Mai 1902 eine Resolution beschlossen, in der die Regierung aufgefordert wurde: „durch frachttarifarische Maßnahmen, insbesondere hinsichtlich des Umschlagverkehrs, Ausgestaltung des Lagerhauswesens in Wien, insbesondere in technischer Beziehung, und sonstige wirtschaftliche Vorkehrungen dahin zu wirken, daß der Getreideverkehr tunlichst über Wien geleitet und die Konkurrenzfähigkeit des Wiener Platzes gehoben werde“.

Mit Beschluß vom 9. November 1900 hat der Gemeinderat, um keinen Stillstand in der Ausgestaltungsaktion eintreten zu lassen, eine siebengliedrige Kommission zur Wahrnehmung aller Lagerhausfragen eingesetzt. Über Anregung dieses Ausschusses, der alle diese Wünsche und Anregungen zur Beratung aufnahm, wurde nunmehr ein Vorprojekt für die Ausgestaltung ausgearbeitet und, um die Sache der Lösung näherzubringen, zur endgültigen Feststellung der Wünsche der Interessenten am 11. Jänner 1909 eine Enquete veranstaltet; bei dieser wurde von allen Seiten die Notwendigkeit der Ausgestaltung des Lagerhauses neuerlich betont und die Ausgestaltung selbst in ihren Einzelheiten erörtert.

In der Sitzung vom 18. Juni 1909 hat sich sohin der Gemeinderat für die Ausgestaltung des Lagerhauses der Stadt Wien im Prinzipie unter der Voraussetzung entschieden, daß die mit dem k. k. Hofräte, dem k. k. Handelsministerium, dem k. k. Finanzministerium, dem k. k. Eisenbahnministerium und der Donauregulierungskommission zu pflegenden Verhandlungen zu einem günstigen Resultate führen. Der Magistrat wurde beauftragt, ehestens das Projekt vorzulegen und die Forderungen, welche im Interesse der Hebung des Wiener Handelsplatzes und der Rentabilität des Lagerhauses erhoben werden müssen, dem k. k. Handelsministerium mit dem Ersuchen mitzuteilen, bei den in Betracht kommenden Faktoren ihre eheste Erfüllung zu erwirken. Obwohl diese Verhandlungen nur zum Teile den gewünschten Erfolg hatten, beschloß doch der Gemeinderat, um keine weitere Verzögerung eintreten zu lassen, in der Sitzung vom 13. Jänner 1911, das inzwischen ausgearbeitete Bauprogramm für die Ausgestaltung des Lagerhauses zu genehmigen und zunächst an die Erbauung eines Speichergebäudes mit Förderungseinrichtungen am Handelskai, dreier fahrbarer Schiffelevatoren und der erforderlichen Straßen und Geleise zu schreiten. Es wurde angeordnet, für diese Arbeiten einen öffentlichen Wettbewerb mit Beschränkung auf solche Unternehmungen, die zur Ausführung der maschinellen Förderungseinrichtungen berechtigt sind, auszuschreiben.

Bis zum gesetzten Termin, d. i. bis zum 28. April 1911, liefen fünf Anbote ein. Die vorläufige Prüfung der Anbote ergab die Notwendigkeit, eine Kommission, bestehend aus Mitgliedern des Lagerhausauschusses und des Magistrates zur Besichtigung auswärtiger Lagerhäuser zu entsenden, um bereits bestehende Einrichtungen kennen zu lernen und für die Auswahl unter den Anboten Erfahrung zu sammeln.

In der Sitzung vom 26. Oktober 1911 entschied sich der Stadtrat für das Projekt und das Anbot der Maschinenfabriks-Altiengesellschaft U. Heid in Stockerau und der Gemeinderat genehmigte sohin in der Sitzung vom 7. November 1911 dieses Projekt. Mit den Herstellungsarbeiten wurde noch im November desselben Jahres begonnen.

Mit den Beschlüssen vom 22. März und 6. September 1912 genehmigte der Gemeinderat noch eine weitere Reihe im Bauprogramm vorgesehener, jedoch für später zur Ausführung bestimmter Herstellungen sowie als unerlässlich sich ergebender Ergänzungen.

Die Gesamtkosten betragen bisher 3,780.000 K.

Die Eröffnung des Speicherbetriebes ist für anfangs Oktober 1913 in Aussicht genommen.

Der Getreidespeicher wurde in der Kaianlage des Lagerhauses errichtet, und zwar an Stelle des alten hölzernen Magazins X auf den Grundparzellen 5080, 5081/1 und 5082/1, Grundbuchseinlage 1424, im II. Bezirke am Handelskai. Die Parzellen sind Eigentum des Donau-Regulierungsfonds und im Hinblick auf die Ausgestaltung des Lagerhauses an die Gemeinde Wien auf 60 Jahre gegen einen Anerkennungs-zins verpachtet worden. Der Speicher ist von der Kaimauer-äußenkante 22·87 m, vom Geleise der k. k. Staatsbahnen (Donauuferbahn) 26·5 m entfernt und hat eine verbaute Fläche von 3422·34 m<sup>2</sup>. Seine Länge beträgt 140 m, seine größte Breite 23·4 m. Er weist ein Erdgeschoss, sechs Stockwerke nebst Dachbodenstock und Laternenaufbau, im Mittelbau ein Erdgeschoss und elf Stockwerke auf. Das Gebäude ist im Mittelbau 45·85 m, in den Seitentrakten 36·15 m hoch. Die Ufergräte (Kaimauer) liegt 3·795 m über dem örtlichen Nullpunkte des Lagerhauspegels. Die Schienenoberkante der wasserseitigen Lagerhausgeleise liegt 4·003 m, der Parterrefußboden des Speichergebäudes 6·295 m über diesem Nullpunkte.

Der Speicher ist ein Boden- und Silospeicher mit einer Fassungs-fähigkeit von 3000 Waggons, wovon auf die Bodenspeicher 2400 Waggons und auf die Silos 600 Waggons entfallen. Das Gebäude ist Eisenbetonkonstruktion.

Das Fundament wird von einer durchgehenden 1·20 m starken Betonplatte gebildet, auf welche sich Säulens-fundamente pyramidenförmig aufstellen. Die Fundamentkonstruktion ist bis 15 cm unter dem Parterrefußboden in Stampfbeton gearbeitet.

Das Erdgeschoss, das hauptsächlich als Manipulationsraum dient, hat eine Höhe von 4·1 m einschließlich der Deckenkonstruktion. In der Längsmittelachse des Gebäudes liegt ein Bahngeleise. Zur Kommunikation über dieses im Kainiveau laufende Geleise dient im Mittelbau eine Eisenbetonstiege, die gleichzeitig in das erste Stockwerk des Mittelbaues führt. Vom Erdgeschoss gelangt man zu diesem Geleise über acht Stiegen; bis auf 90 cm unter dem Parterrefußboden wurden in den Abschlussmauern des Bahngeleises behufs Erleichterung der Verladung in die Waggons Stufen angeordnet.

Unter dem Parterrefußboden laufen durch die ganze Länge des Gebäudes zwei Kanäle, welche vier Längstransportbänder enthalten. Außen an den beiden Längsfronten des Gebäudes erstrecken sich 90 cm unter dem Parterrefußboden die Laderampen. Die Höhendifferenz zwischen Fußboden und Rampen wird mittels Betonstufen ausgetragen. Auch die Laderampen sind aus Beton hergestellt und auf der Landseite durch ein Dach aus Eisenbeton geschützt. Die Türen ins Freie sind durch Stahlrollbalken abschließbar.

Im Mittelbau des Speichers liegen die Maschinenräume mit den Innenelevatoren und die Putzerei, rechts und links davon die Silozellen und zwar 26 mit einem Fassungsraum von 6 bis 35 Waggons.

Im ersten Stock des Mittelbaues laufen zwei Querbänder. Hier ist auch der zentrale Schaltraum, über ihm liegt im zweiten Stock der Akkumulatorenraum. In dem zweiten bis sechsten Stockwerk sind die maschinellen Anlagen zum Reinigen und Putzen des Getreides sowie die Ventilatoren für die Entstaubung untergebracht.

Zu beiden Seiten des Mittelbaues in den sechs Stockwerken und im Dachbodenstock liegen die Bodenspeicher. Sie sind Hallen mit ebenen Böden, die nach Bedarf durch Holzwände in Kammern abgeteilt werden können.

Die Stockwerke sind an der landseitigen Längsfront durch zwei im Mittelbaue gelegene Stiegenhausanlagen verbunden. Die Stiegenhausmauern sind gesondert fundiert und ebenso wie die Stiegen aus Eisenbeton hergestellt. In dem stromaufwärts gelegenen Stiegenhause ist ein Lastenaufzug mit einer Tragkraft von 1500 *kg* eingerichtet. Seitlich der Stiegenhäuser sind in jedem Stockwerke die Aborte gelegen. Vom Stiegenhause führt in jedem Stocke ein Zugang zu dem Bodenspeicher über eine kleine, offene Galerie. An den Stirnseiten des Gebäudes ist eine offene Notstiege aus Eisenbeton mit Eisengeländern angebracht. Das Gebäude ist durch vier Brandmauern geteilt. Die Stockwerkshöhe in den Bodenspeichern beträgt einschließlich der Deckenkonstruktion 3,1 *m*. Auf der Wasserseite des Speichers ist in der Höhe des ersten Stockwerkes eine Galerie zur Aufnahme von zwei Längsbändern angebaut, die an den beiden Enden um je 18 *m* über die Speicherfront hinausragt.

Der Dachbodenstock und der Laternenaufbau sind gleichfalls in Eisenbetonkonstruktion ausgeführt. Der Laternenaufbau dient zur Führung der oberen Längsbänder, die durch den Mittelbau durchlaufen. Der weitere Aufbau des Mittelbaues gliedert sich in drei Stockwerke (9.—11.), die zur Unterbringung des Verteilungsapparates, von Motoren und der Elevatorenköpfe dienen. Der Verkehr in diesen Abteilungen des Mittelaufbaues wird durch eine Eisenbetonstiege vermittelt.

Das Dach ist mit Eternitschiefer eingedeckt.

Sämtliche Fenster sind aus Eisen, die Türen aus Eisen oder Holz mit feuer sicherer Verkleidung (Eisenblech auf Asbestunterlage).

Die Fußböden bestehen aus Betonestrich auf Betonunterlage.

Der Speicher ist mit elektrischer Beleuchtung und einer Akkumulatoren-Notbeleuchtung versehen. Für Feuerlöschzwecke sind vier Steigleitungen eingebaut.

Die maschinelle Einrichtung des Speichers wurde nach Möglichkeit im Mittelbaue zentralisiert.

Hier befinden sich sieben Innenelevatoren, die mit Stahlbechern auf Balatagurten ausgestattet sind. Sie münden oben in den Verteilungskästen, durch den die Frucht mittels entsprechender Stellung von Hebeln von jedem der Innenelevatoren zu jedem der vier oberen Längsbänder und zur Puzerei gefördert werden kann.

Zur horizontalen Förderung der Frucht dienen vier Längsbänder in zwei Bandkanälen unter dem Erdgeschoße, zwei Längsbänder in der Außengalerie an der Wasserseite des Speichers, vier Längsbänder im Laternenaufbau und zwei Querbänder im ersten Stockwerke des Mittelbaues. Die Transportbänder sind aus Balata und werden automatisch gespannt. Von den vier oberen Längsbändern und den beiden Querbändern wird die Frucht mittels Abwurfwagen an der gewünschten Stelle auf die Lagerböden oder in die Silozellen abgeleitet. Die vertikale Abwärtsbewegung der Frucht in den Bodenspeicher erfolgt mittels eiserner Fallrohre, deren gußeiserne Abschlußorgane die Ein- und Auslagerung in jedem Stockwerke gestatten. Die Handgriffe für diese Abschlußorgane sind vom Mittelgange der Lagerböden aus stellbar. Vom fünften Stockwerke führen zwölf schräge Abzweigrohre durch die wasserseitige Speichermauer. Sie dienen zur Verladung von Frucht aus dem Speicher in Schiffe.

Im Erdgeschoße des Speichers stehen acht fahrbare automatische Wagen.

Die Getreideputzerei kann mit Hilfe des Verteilungskastens entweder direkt von den Schiffselevatoren kommender Frucht oder auch mit Frucht von jedem beliebigen Teil des Speichers über die Bänder und Innenelevatoren beschickt werden. Sie besteht aus zwei Entgrannern, zwei Monitoren, einer Trieuranlage mit vier Trieur- und vier Sortierzylindern und zwei Massenschlauch-Staubfiltern.

Zur Verringerung der Staubentwicklung bestehen zwei Entstaubungsanlagen mit je einem Exhaustor, der den abgesaugten Staub in ein Massenschlauch-Staubfilter drückt. Die eine Anlage nimmt den Staub von den Einlaufstellen der Innenelevatoren, die zweite von dem Verteilungskasten und von den oberen Längsbändern auf.

Die Silos sind mit elektrischen Widerstands-Fernthermometern ausgerüstet, deren Ableseung in der Betriebskanzlei erfolgt.

Der Speicher ist mit einer Feueralarm- und Meldeeinrichtung versehen.

Zur Förderung der Frucht aus den Schiffen dienen drei fahrbare Schiffselevatoren. Jeder ist derart konstruiert, daß er bei jedem Wasserstande aus einem Donauschleppschiffe lose Schwerfrucht in einer Menge von mindestens 500 *q* stündlich nach Gewichtsermittlung auf automatisch wirkenden Wagen in den Speicher bringen oder nach selbsttätiger Abwage unmittelbar vom Schiffe in Säcken auf Straßenfuhrwerke oder in Säcken und lose in Eisenbahnwaggons verladen kann. Auch kann Frucht von einem Schiffe in ein bordseitig angestelltes anderes Schiff umgeschlagen werden. Die Elevatoren sind auf zwei Schienen, die längs des Ufers verlegt sind, in einer Länge von 550 *m* fahrbar. Durch das Portalgerüst der Elevatoren läuft ein Bahngleise. Die größte Betriebsprojektion der Elevatoren über die Uferkante beträgt 18,5 *m*. Die Elevatoren vermögen gleichzeitig aus drei der größten Schleppschiffe von ca. 60 *m* Länge, die hintereinander am Ufer verheftet sind, Frucht auszuladen und in den Speicher einzulagern. Die Elevatoren können auch zur Einlagerung in die alten Magazine VIII und IX verwendet werden. Die Hebevorrichtungen bestehen aus Balatagurten mit Stahlbechern.

Zum Verholen der Schleppschiffe und zum Rangieren der Waggons sind drei elektrische, wasserdichte Spills vorhanden.

Die Haftpflocke sind aus Eisen und in die Böschung versetzt.

Alle Förderungseinrichtungen und Apparate werden durch elektrische Kraft betrieben und zwar nach Möglichkeit durch eigene Elektromotore, um sie auch einzeln in Betrieb setzen zu können und die Transmissionen auf das mindeste Maß zu beschränken. Es sind 35 Motore aufgestellt. Zur Verwendung gelangt Drehstrom mit 220 Volt und 48 Sekundenperioden aus dem Elektrizitätswerke der Gemeinde Wien.

Die Straßen- und Bahngleise erfuhren eine völlige Umgestaltung. Auch in der Prateranlage des Lagerhauses wurden die Geleise einer Ergänzung und Umlegung unterzogen. Insgesamt besitzen die Geleise eine Länge von 16 *km*. Es wurden drei Schiebebühnen und acht Drehscheiben für einen Radstand von 7 *m*, sowie sechs automatische Wagonbrückenwagen für den gleichen Radstand eingebaut. Für den Verschubdienst wurde eine Verschubtenderlokomotive und für den Lastentransport zwischen den beiden Lagerhausanlagen ein Lastenautomobil beige stellt.

In Nebengebäuden wurden aufgeführt:  
ein Zubau zum Administrationsgebäude;  
ein Gebäude, das außer einer Gastwirtschaft einen Aufenthaltssaum und einen Wasch- und Garderoberraum für die Arbeiter sowie Amtsräume für die Finanz-, die Bahn- und die Lagerhausverwaltung enthält;  
ein Werkstättengebäude mit den erforderlichen Werkzeugmaschinen;  
drei Gebäude mit Unterstandsräumen für die Arbeiter, Requiitenräumen, Aborten und einem Isolieräume für infektiös Erkrankte.

In der Prateranlage wurde ein Lokomotivheizhaus nebst Kohlenbunker, ein Werkstättengebäude und ein einstöckiges Arbeiterwohnhaus erbaut.

In Angelegenheit der Ausgestaltung des Lagerhauses der Stadt Wien referierte im Stadtrate und Gemeinderate Vizebürgermeister Franz Hoß, der auch den Vorsitz im Lagerhausaus-  
schusse führte.

Dem Gemeinderatsauschusse zur Vorberatung der Angelegenheiten des Lagerhauses der Stadt Wien gehörten in der Bauzeit folgende Gemeinderäte als Mitglieder an: Karl Effenberger (Obmann), Theodor Dolezal (Obmannstellvertreter), Karl Kerner, Johann Oberleuthner, Matthias Partik, Eduard Wagner und Wilhelm Zimmermann. Den Beratungen des Ausschusses waren seitens des Stadtbauamtes der Stadtbaudirektor Ingenieur Karl Sykora und später der derzeitige Stadtbau-  
direktor Ingenieur Heinrich Goldemund, seitens der Stadtbuchhaltung Buchhaltungsdirektor Julius Stieber beigezogen.

Beim Magistrate wurden die Verhandlungen vom Vorstande der Magistratsabteilung IX, Ober-  
magistratsrat Dr. Konstantin Mayer, unter Mitwirkung des Magistratsoberkommissärs Dr. Heinrich  
Nübel geleitet.

Die Bauleitung war unter der Oberleitung des Stadtbaudirektors dem Bauinspektor des Stadt-  
bauamtes Ingenieur Friedrich Willomitzer übertragen. Mit der ständigen Beaufsichtigung des  
Baues war der Oberingenieur des Stadtbauamtes Ingenieur Gottfried Wurzinger betraut.

Die Rechnungskontrolle war dem Oberrevidenten der Stadtbuchhaltung Karl Weigl übertragen.

Von seiten des Lagerhauses der Stadt Wien wirkten an den Ausgestaltungsarbeiten der mit der  
Leitung des Lagerhauses betraute Lagerhausvorstand Leopold Lehner, der Haus- und Bahninspektor  
Gustav Kittel und der Lagerhausoberoffizial Josef Peldrian mit.

Die Errichtung des Speichers samt der Beistellung der Schiffselevatoren und der Umgestaltung  
der Geleiseanlage war der Maschinenfabriks-Aktiengesellschaft A. Heid in Stockerau als General-  
unternehmer übertragen, die auch das Projekt ausgearbeitet hatte.

Im eigenen Betriebe erzeugte die Firma die Förderungseinrichtungen im Speicher und in den  
Schiffselevatoren, ferner die Putzerei- und Entstaubungsanlagen.

Als Subunternehmer waren bei dem Baue des Speichers, der Schiffselevatoren, der Straßen und  
Geleise tätig:

Architektur und Baumeisterarbeiten . . . . .	Architekten und Baumeister Karl Krepp, Fritz Mahler und Albrecht Michler.
Beton- und Eisenbetonarbeiten . . . . .	A. Porr, Betonbauunternehmung, G. m. b. H.
Betonfundamente der Geleiseanlagen . . . . .	Bauunternehmung H. Kella & Co.
Eisenbahn- und Straßenanlagen . . . . .	Feld- und Industriebahnwerke Dr. Brufner & Pollitzer.
Pflasterarbeiten . . . . .	Karl Voitl.
Installation für elektrisches Licht und Kraft, Elektromotore . . . . .	Österreichische Siemens-Schuckert-Werke.
Fernthermometeranlage . . . . .	Siemens & Halske, A. G.

Winden, Drehscheiben, Schiebebühnen, Spills, Lastenaufzug . . . . .	Maschinenfabrik J. v. Petracic & Co.
Gerüst der Schiffsselevatoren . . . . .	Armaturen- und Maschinenfabrik Teudloff & Dittrich, G. m. b. H.
Automatische Wagen und Waggonbrücken- wagen . . . . .	C. Schember & Söhne.
Zimmermannsarbeiten . . . . .	Ludwig Biber.
Spenglerarbeiten . . . . .	Wilhelm Süttinger.
Dacheindeckung . . . . .	Eternit-Werke Ludwig Hatschef. Stephan Schwab.
Bautischlerarbeiten . . . . .	Josef Zika.
Schlosserarbeiten . . . . .	F. Ettmayr & Comp.
Anstreicherarbeiten . . . . .	G. M. Meisl, G. m. b. H.
Glaserarbeiten . . . . .	B. Ellend.
Asphaltierarbeiten . . . . .	Johann Borsch.
Blitzableiteranlage . . . . .	H. W. Adler & Cie.
Feuerlöschleinrichtung, Aborteinrichtung . . . . .	August Süttinger.
Gitterabschlüsse . . . . .	Hutter & Schranz, A.-G., Siebwaren- und Filztuch- fabriken.
Bildhauerarbeiten . . . . .	Josef Panigl.

Von der Gemeinde wurden weiters folgende Arbeiten unmittelbar an Unternehmer vergeben:

Telephonanlage . . . . .	H. W. Adler & Cie.
Nachtwächterkontroll- und Alarmanlage . . . . .	Siemens & Halske, A. G.
Feuermeldeanlage . . . . .	W. Wolters.
Fassadenaufschrift . . . . .	Mich. Winkler & Sohn.
Lastenautomobil . . . . .	Fiat-Werke, A.-G.
Derschub-Tenderlokomotive . . . . .	Privilegierte österreichisch-ungarische Staatseisen- bahngesellschaft.

Bei der Ausführung der Nebengebäude waren folgende Unternehmer in größerem Maße beschäftigt:

Erd- und Baumeisterarbeiten . . . . .	Edmund Glisch.
Formsteinbalken „System Seidel“ . . . . .	Rudolf Seidel und Wienerberger Ziegelfabriks- und Baugesellschaft.
Zimmermannsarbeiten . . . . .	Martin Neubauer & Sohn.
Spenglerarbeiten . . . . .	Franz Schneiders Witwe.
Bautischlerarbeiten . . . . .	Anna Hochstöger.
Schlosserarbeiten . . . . .	Josef Hamata.
Anstreicherarbeiten . . . . .	Karl Butschek.
Asphaltier- und Holzzementarbeiten . . . . .	Julius Krimminger.
Steinholzarbeiten . . . . .	Heinrich Kriwanek's Nfg.
Tonwarenlieferung . . . . .	Gebr. Andraea.
Wasserleitungs- und Klosetteinrichtung . . . . .	Martin Kauweit.
Elektrische Einrichtung . . . . .	Österreichische Siemens-Schuckert-Werke. „Ericsson“, österreichische Elektrizitäts-Aktiengesell- schaft, vorm. Deckert & Homolka.
Werkzeugmaschinen . . . . .	Maschinenfabriks-Aktiengesellschaft A. Heid.