

VII. Verkehrswesen.

A. Straßen.

I. Gemeindestraßen.

1. Straßenbenennungen.

In der Berichtszeit wurde anlässlich der Eröffnung neuer Straßen sowie der Parzellierung und Regulierung von Gebietsteilen eine große Zahl von Straßen, Gassen, Plätzen und Wegen neu benannt.

Straßenumbenennungen sind folgende zu verzeichnen:

Im I. Bezirk: Kaiser Karl-Ring, der bisherige Opernring; Kaiserin Zita-Ring, der bisherige Kärntnerring;

im II. Bezirk: Franz Hochedlinger-Gasse, die bisherige Kleine Schiffgasse, nach dem verstorbenen Gemeinderat Franz Hochedlinger;

im III. Bezirk: Kardinal Nagl-Platz, Umbenennung des Thomasplatzes, nach dem verstorbenen Fürsterzbischof von Wien, Kardinal Dr. Franz Nagl;

im IV. Bezirk: Rienöblgasse, Umbenennung der Hechtengasse nach dem verstorbenen Bezirksvorsteher Franz Rienöbl;

im VI. Bezirk: Girardigasse; die Engelgasse wurde nach dem Schauspieler Alexander Girardi benannt;

im IX. Bezirk: Alserbachstraße. Umbenennung und Einbeziehung der Kapellengasse in die Alserbachstraße;

im XIII. Bezirk: Gottfried Alber-Gasse, Umbenennung des Teiles der Spallartgasse, der bei der Leherstraße zwischen den Orientierungsnummern 17 und 19 beginnt und bei einer unbenannten Quergasse nächst der Altebergstraße endet, nach dem verstorbenen, um den Bezirk verdienten Baumeister und Bezirksrat Gottfried Alber; Westermahergasse, die bisherige Draglergasse, nach Martin Westermayer, dem vorletzten Ortsrichter von Baumgarten in den Jahren 1832 bis 1846;

im XVI. Bezirk: Eduard Lang-Gasse; die Finkenstraße wurde nach dem Gründer der Lupusheilstätte, Hofrat Dr. Eduard Lang, umbenannt;

im XVII. Bezirk: Dürnergasse, der bisher als Abrechtskreithgasse bezeichnete, in Hernals gelegene Teil der Abrechtskreithgasse, welcher von derselben durch den großen Platz bei der Stadtbahnstation Hernals getrennt und

zwischen der verlängerten Sandleiten- und der Rainzgasse parallel zur Laschgasse gegen den genannten Platz zu gelegen ist, nach dem verstorbenen, um die bestandene Gemeinde Hernalz außerordentlich verdienten Schuldirektor Franz Dürauer; **Oberwiedenstraße**, Umbenennung der Wilhelminenbergstraße zwischen Nr. 45 und Nr. 47 Dornbacherstraße bis zum Predigerstuhl;

im XVIII. Bezirk: **Edmund Weiß-Gasse**, Umbenennung der Spöttelgasse nach dem verstorbenen Direktor der Sternwarte, Hofrat Dr. Edmund Weiß;

im XIX. Bezirk: **Exportakademiestraße**, die frühere Gaswerk-gasse, nach der dort erbauten Exportakademie; **Ettingshausenplatz**, der frühere Hohenwartplatz, zur Vermeidung von Verwechslungen mit der in demselben Bezirk gelegenen Hohen Warte, nach der vorbeiführenden Ettingshausengasse.

2. Herstellung und Erhaltung der Straßen.

Das Flächenmaß der in der regelmäßigen Erhaltung der Gemeinde stehenden Straßen, Gassen und Plätze einschließlich der Bürgersteige, Gehwege, Reitstege und Fahrwege betrug am Ende des Jahres 1914: 15,073.562 m², 1915: 15,156.859 m², 1916: 15,166.151 m², 1917: 15,167.116 m², 1918: 15,171.143 m², und Ende Juni 1919: 15,182.172 m², wovon 10,910.417 m², beziehungsweise 10,975.439 m², beziehungsweise 10,980.890 m², beziehungsweise 10,980.905 m², beziehungsweise 10,983.949 m², beziehungsweise 10,993.819 m² auf Bahnhöfen, Plätze, Spiegel, Talus, Radfahrwege, Reitstege usw. und 4,163.654 m², beziehungsweise 4,181.420 m², beziehungsweise 4,185.261 m², beziehungsweise 4,186.211 m², beziehungsweise 4,187.194 m², beziehungsweise 4,188.353 m² auf Bürgersteige und Gehwege entfallen.

Der Flächenzuwachs an Gemeindefstraßen gegenüber dem Jahre 1913 betrug zu Ende Juni 1919: 244.671 m² und ist durch die Eröffnung neuer, sowie Verlängerung und Verbreiterung bestehender Straßen entstanden.

Hierzu wird bemerkt, daß dieser Zuwachs sich nur auf solche Straßen bezieht, die durch Beschotterung oder Pflasterung für den allgemeinen Verkehr benützlich gemacht wurden, während jene Flächen, die als Straßengründe im Grundbuch zwar abgeschrieben, aber noch nicht in gang- oder fahrbaren Zustand versetzt wurden, nicht eingerechnet sind.

An wichtigeren Straßenherstellungen, Neu- und Umpflasterungen und anderen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dienenden Ausführungen in der Berichtszeit sind hervorzuheben:

Im I. Bezirk: Die Asphaltierung der Elisabethstraße zwischen der Operngasse und der Kärntnerstraße, der Schönlaterngasse und der Seilerstätte und der angrenzenden Teile der Krugerstraße und Schwarzenbergstraße, die Holzpflasterung der vorstadtseitigen Seitenfahrbahn des Schottenringes zwischen der Wipplingerstraße und dem Franz Josef-Kai, des Hohen Marktes, der Postgasse und des Lichtensteges; die Herstellung von Asphalttrottoiren in der Johannesgasse; die Umpflasterung der Operngasse in Asphalt und die der Rotenturmstraße zwischen Stephansplatz und Lichtensteg in Holz; die Umpflasterung der Dorotheergasse in Asphalt; die Umpflasterung der Naglergasse, Frisgasse und Am Hof anlässlich der Vollendung der Zentralbank; die Asphaltierung der Blankengasse von der Spiegelgasse bis zum Neuen Markt; die Regu-

lierung der Bognergasse und der Seibergasse; die Ausgestaltung der Straßenbahnhaltestellen am Ring bei der Bellaria, Babenbergerstraße und Wollzeile und die Verbreiterung des Bürgersteiges entlang des Hotel „Atlantis“ am Kaiser-Karl-Ring und in der Canovagasse.

Im II. Bezirk: Die Asphaltierung der Leopoldsgasse von der Schiffamtsgasse bis zur Malzgasse; die Neupflasterung der Scherzergasse zwischen der Nordwestbahnstraße und der Lampigasse; die Asphaltierung der Bürgersteige in der Kaiser-Josef-Straße zwischen der Laborstraße und Rueppgasse, ferner in der Vorgartenstraße zwischen der Kronprinz Rudolf-Straße und Ennsgasse; die Umpflasterung der Ausstellungsstraße nächst der Endstation der Straßenbahn und der Schüttaustraße von Nr. 42 gegen die Wagramerstraße mit neuen Granitsteinen; die Asphaltumlegung in der Zirkusgasse und die Asphaltmakadamisierung der Seitenfahrbahnen der Kaiser Josef-Straße zwischen Laborstraße und Kleine Stadtgutgasse; die Regulierung der Oberen Donaustraße zwischen der Marien- und Stephaniebrücke; die Einmündung der Marinelligasse in die Laborstraße; Herstellung der Zufahrtsstraßen und Wege innerhalb des Kühl- und Gefrierhauses und die Pflasterung der Engerthstraße von der Sturgasse bis zum Kühlhaus; die Zufahrt zur Brückenwage im Winterhafen; die Umpflasterung der Großen Pfarrgasse zwischen der Laborstraße und Roten Kreuzgasse.

Im III. Bezirk: Die Holzpflasterung der Jacuingasse von der Köblgasse bis D.-Nr. 45/47; die Asphaltierung der Reiznerstraße zwischen der Neulinggasse und D.-Nr. 25; die Regulierung der Landstraße Hauptstraße von der Invalidenstraße bis zur Kirche des Elisabethinenklosters; die Straßenherstellungen vor dem Landwehrgerichtshof in der Geusaugasse und Marxergasse, auf den Gründen der ehemaligen Heumarktkaserne, der Custozzagasse zwischen der Weißgärberlande und der Unteren Weißgärberstraße, der Eszlarn-gasse von D.-Nr. 13 bis zur Klimschgasse, auf dem Rochusplatz und in der Neulinggasse im Bereich des Arenbergparkes, der Lechnerstraße von D.-Nr. 10 bis zur Erdbergerlande, in der Drorystraße und in der Hagenmüllergasse, bei der Staatsrealschule; die Asphaltierung der Gehwege entlang der Gartenanlage in der Weißgärberlande; die Asphaltierung der Bürgersteige in der Johannesgasse längs der Gartenanlage und die Asphaltmakadamisierung der Hezgasse; die Regulierung der Geusaugasse von D.-Nr. 40 bis Parkgasse; die Niveau- und Straßenherstellung auf den Gründen der ehemaligen Modenarealität; die Straßenherstellung in der Schnirchgasse von der Schlachthausgasse bis zum Franzosengraben.

Im IV. Bezirk: Die Holzpflasterung des Mozartplatzes und der Neumanngasse; die Asphaltierung der Allee-gasse von der Theresianumgasse bis zum Karolinenplatz; die Herstellung der Mühl- und Schleifmühlgasse beim Freihaus; die Asphaltgehwegherstellung daselbst; die Asphaltmakadamisierung der Mostgasse; die Pflasterung des neuen Raschmarktes über der Wienflusseinwölbung vom Schikanedersteg bis zur Magdalenenbrücke und die Regulierung der Linken und Rechten Wienzeile in dieser Strecke.

Im V. Bezirk: Die Asphaltierung der Kettenbrückengasse von der Rechten Wienzeile bis zur Grüngasse; die Regulierung und Neupflasterung der Kliebergasse von der Wiedner Hauptstraße bis zum Margaretengürtel; die

Straßenherstellungen in der Gießaufgasse vom Margaretengürtel bis zur Josef Schwarz-Gasse und in letzterer; die Umpflasterung der Amtshausgasse von der Bräuhausgasse bis zur Margaretenstraße und der Grüngasse von der Wehrgasse bis zur Franzensgasse; die Herstellung einer Asphaltmakadamfahrbahn sowie die Asphaltierung der Bürgersteige in der Schwarzhorngasse; Herstellung der Zufahrtsstraßen zu den Kohlenrutschen am Matzleinsdorfer Bahnhof.

Im VI. Bezirk: Die Holzpflasterung des Platzes vor der Mariahilferkirche sowie eines Teiles der Barnabiten-gasse und die Umpflasterung der Straßenzüge um die neue Feuerwache.

Im VII. Bezirk: Die Regulierung und Holzpflasterung der Kirchengasse zwischen der Burggasse und der Siebensterngasse.

Im IX. Bezirk: Die Regulierung und Holzpflasterung der Höfergasse von der Mariannengasse bis D.-Nr. 14; die Asphaltierung der Trottoire auf dem Währingergürtel unter den drei Viadukten längs der Währingerstraße und die Umpflasterung der Universitätsstraße von der Landesgerichtsstraße bis zum Schottenring.

Im X. Bezirk: Die Regulierung und Holzpflasterung des Keplerplatzes im Zuge der Gudrunstraße; die Regulierung und Umpflasterung der Favoritenstraße vom Bürgerplatz bis zur Schleiergasse; die Straßenherstellung in der Inzersdorferstraße zwischen der Neilreichgasse und der Herzgasse; die Herstellung einer Asphaltmakadamfahrbahn in der Raaberbahngasse; die Straßenherstellung in der Alpengasse von der Favoritenstraße bis zum Eisenstadtplatz; die Abgrabung der Wagemannschen Gründe und die Straßenherstellung in der Reichenbach- und Hartmuthgasse.

Im XI. Bezirk: Die Regulierung und Neupflasterung der Rinnböckstraße von der Schneidergasse bis zur Simmeringer Hauptstraße; die Straßenherstellungen bei der neuen Schule in Kaiser-Ebersdorf; die Gehwegherstellung zwischen der Kaiser-Ebersdorferstraße und der Hörtengasse über die Riedhöfen; die Herstellung von Zufahrtsstraße und Gehweg zum Kriegsspital in der Hasenleitengasse, der Zufahrtsstraßen zur neuen Landwehr-Artilleriekaserne in Kaiser-Ebersdorf; die Anschüttungsarbeiten am neuen Kontumazmarkt und in der Döblerhoffstraße; die Herstellung der zweiten Haidequerstraße entlang der Saurerwerke und der Zufahrtsstraße zu diesen; die Anschüttung und Straßenherstellung der Haidestraße von der ersten Haidequerstraße bis zu den Motorbatteriegaragen und die Umlegung der Molitorgasse längs der Schlachthausbahn.

Im XII. Bezirk: Die Neupflasterungen der Lannbrudgasse zwischen der Ratskygasse und Kollingergasse, sowie der Wienerbergstraße vom Epidemiaspital bis zur Pottendorferstraße; die Straßenherstellung in der Rechten Wienzeile zwischen dem Sechshausergürtel und der Kobinger-gasse, der Schönbrunner Schloßstraße zwischen der Grünbergstraße und der Rotenmühlgasse; die Niveauherstellung in der Hetendorferstraße zwischen der Kerngasse und dem Betriebsbahnhof der städtischen Straßenbahnen; die Herstellung einer geräuschvermindernden Versuchspflasterung in der Grünbergstraße sowie einer Asphaltmakadamfahrbahn in der Rosasgasse zwischen der Ehrenfels- und Micholzgasse und die Umpflasterung der Schönbrunnerstraße zwischen der Bischofsgasse und Grünbergstraße; weiters die Regulierung und Straßenherstellung am Gaudenzdorfer

Gürtel zwischen Arndtstraße und Steinbauergasse und die Abgrabung an der Rundratstraße und der Straße II (als Notstandsarbeit).

Im XIII. Bezirk: Die Regulierung und Asphaltierung der Hiesinger Hauptstraße unter gleichzeitiger Holzpflasterung der Gleiszone der städtischen Straßenbahnen; die Neupflasterung der Bergmillergasse zwischen der Lingerstraße und der Bräuhäusbrücke, weiters der Deutschordensstraße von der Westbahn bis zur Hackingerstraße; die Rampenherstellung zur Brücke über die Westbahn im Zuge der Ameisgasse; die Umpflasterung der Habitzgasse zwischen der Schönbrunner Schloß- und Leybergasse; die Abgrabung vor dem Versorgungsheim in Lainz zwischen der Versorgungsheimstraße und der Jagdschloßgasse; die Straßenherstellungen zu dem Erzherzog-Rainer-Spital; die Herstellung der Draxlergasse zwischen der Pierron- und Helmesbergergasse; die Herstellung der verlängerten Stranzenberggasse von der Fasangartenstraße bis zum Fahrweg längs der Verbindungsbahn; die Instandsetzung der Steinbruchstraße (Gasse XXI) vom Flößersteig bis zur Gasse östlich des Wasserbehälters Breitensee und provisorische Herstellung einer Zufahrtsstraße zur Fabrik der Firma Karl Zeiß; ferner die Niveau- und Makadamfahrbahnherstellung in der Volksgasse und Abgrabungsarbeiten am Buckelacker (als Notstandsarbeit).

Im XIV. Bezirk: Die Neupflasterung der Johnstraße von der Märzstraße bis zur Hütteldorferstraße.

Im XV. Bezirk: Die Kleinpflasterungen in der Karmeliterhof- und Osterleingasse, ferner der Beingasse von der Felber- bis zur Hütteldorferstraße; Herstellung einer Asphaltmakadamfahrbahn in der Lichtgasse und Verbreiterung der Bürgersteige entlang der Parkanlagen am Neubau- und Mariahilfergürtel.

Im XVI. Bezirk: Die Regulierung und Basaltoidpflasterung in der Desterleingasse, ferner der Beingasse von der Felber- bis zur Hütteldorferstraße; der Fahrbahnstreifen neben der Gleiszone der städtischen Straßenbahnen in der Herbststraße zwischen der Habicher- und Banifengasse; die Kleinpflasterung der Dettergasse; die Neupflasterung der Grüllemeiergasse zwischen der Fetz- und Eisnergasse, der Dampfbadgasse zwischen der Thaliastraße und der Grüllemeiergasse; die Straßenherstellung in der Pfeninggeldgasse zwischen der Hasner- und Koppstraße und bei der Kleinwohnungsanlage der Sicherheitswache; die Niveauherstellung in der Nauseagasse zwischen der Südfrent des Kongreßplatzes und der Zeillergasse; die Herstellung von Asphalttrottoiren in der Thaliastraße zwischen Diebhartsgasse und Richard-Wagner-Platz; die Asphaltmakadamisierung der Menzelgasse; die Trottoirherstellung und die Gartenanlage am Stöberplatz; die Abgrabung der Paltaufgasse von der Hasner- bis zur Koppstraße; die Holzpflasterung der Kirchstetterngasse zwischen der Neulerchenfelderstraße und Grundsteingasse; die Herstellung der Zufahrtsstraße zum Kohlenlagerplatz in der Paltaufgasse; die straßenmäßige Herstellung eines Teiles des Kongreßplatzes; die Pflasterung der Hasnerstraße von der Hettenkofergasse bis zur Gleiseinbindung bei der Tabakfabrik; die Straßenherstellung in der Hettenkofergasse von der Hasner- bis zur Koppstraße und in der Koppstraße von der Hettenkofergasse bis zum Kohlenlagerplatz; Saum- und Rinnsalherstellungen beim Kriegsspital Nr. I am Flößersteig; teilweise Straßenherstellung in der Rohrerergasse und Neupflasterung vor dem Gebäude der Stadtbahnstation Josefstädterstraße am äußeren Lerchenfeldergürtel.

Im XVII. Bezirk: Die Regulierung und Umpflasterung der Dornbacherstraße von der Güpferlingstraße bis zur Bollbadgasse und die Straßenherstellung am Frauenfelderplatz.

Im XVIII. Bezirk: Die Kleinpflasterung der Theresiengasse von der Förgerstraße bis zur Schumanngasse; die Straßenherstellungen in der Erndtgasse von der Herbeck- bis zur Wallriezstraße, auf der Windmühlhöhe westlich des Döblinger Friedhofes, in der Karl Ludwig Straße zwischen der Eichendorffgasse und Chimanistraße; die Niveauherstellungen in den drei geplanten Straßenzügen östlich der Ried Glanzing; die Herstellung von Asphalttrottoiren am Währingergürtel unter den drei Viadukten; die Leermakadamisierung der Karl Ludwig-Straße zwischen der Anastasius Grün-Gasse und Sternwartestraße und die Straßenregulierung am äußeren Währingergürtel vor der Markthalle Michelbeuern.

Im XIX. Bezirk: Die Regulierung und Umpflasterung der Billrothstraße zwischen der Gymnasium- und Peter Jordan-Straße; die Straßenherstellung der Peter Jordan-Straße von der Cottagegasse bis zum Linnéplatz; die Regulierung und Straßenherstellung in der Kaasgrabengasse, auf dem Hohenwartplatz und der Ettingshausengasse; die Asphaltmakadamisierung der Peter Jordan-Straße zwischen Hochschulstraße und Borkowskygasse; die Straßenherstellung der verlängerten Felix Mottl-Straße, der Hackenberggasse von der Erbsenbachgasse bis Nr. 50 und die Neupflasterung der verlängerten Görgengasse vor dem Fabriksneubau der Automobilfabriks A.-G.

Im XX. Bezirk: Die Asphaltierung der Raschlgasse zwischen der Wallensteinstraße und der Greiseneckergasse; die Neupflasterung der Salzachstraße vom Allerheiligenplatz bis zur Traisenstraße; die Neupflasterung der Rebhanngasse von der Labor- bis zur Innstraße und der Innstraße von der Rebhanngasse bis zur Laborstraße; die Verbreiterung der Stromstraße bei D.-Nr. 63 bis 67 samt der Anlage einer Rettungsinsel daselbst; die Umpflasterung der Hellwagstraße unter dem Nordwestbahndurchlaß und die Asphaltmakadamisierung der Fahrbahn in der Greiseneckergasse; die Straßenherstellung der Wehlstraße entlang der neuen Arbeiterwohnhäuser von der Stromstraße flußaufwärts; die Neupflasterung der Hellwagstraße von der Engerthstraße bis zum Handelskai; die Herstellung der Engerthstraße von der Donaueschingenstraße bis zum Nordbahnviadukt; die Neupflasterung des Kaiserplatzes zwischen der Engerthstraße und dem Handelskai; die Pflasterung mit Kleinsteinen auf der Kaiser-Franz-Josef-Brücke und die Anschließpflasterungen am Kaiserplatz; die Herstellung der Stromstraße zwischen der Dresdner- und Vorgartenstraße und der Vorgartenstraße längs der neuen Schule.

Im XXI. Bezirk: Die Umpflasterung der Pilzgasse von der Leopoldauerstraße bis zur Petroleumfabrik; die Neupflasterung der Zedleseeerstraße zwischen der Floridsdorfer Hauptstraße und der Jenneweingasse; die Neupflasterung der Schwaigergasse von der Frömmel- bis zur Einawastingasse; die Straßenherstellungen in der Obermayergasse von der Brünnerstraße bis zur Nordbahnanlage und der Schleifgasse von der Angererstraße bis zur Obermayergasse, bei den Bedienstetenwohnhäusern der städtischen Gaswerke in der Wartenslebengasse; die Straßenherstellung beim Feuerwehrdepot in Leopoldau; die Zufahrtsstraße zum Stadlauer Ortsfriedhof; die provisorischen Straßenherstellungen

bei der Eisenbahnwohnhauskolonie in Groß-Zedlersdorf; die Herstellung einer Ersatzstraße flussaufwärts der Floridsdorfer Hauptstraße nächst der Kaiser-Franz-Josef-Brücke und die Straßenherstellung auf der Rampe der Brücke; die Straßenherstellung bei den Wohnhäusern der Wiener Krankenkasse-Vaugenoffenschaft an der Shuttleworthstraße; die Straßenregulierung Wagramerstraße bei der Brücke über die alte Donau; die Herstellung der Plankenbichlergasse zwischen der Ostmarkgasse und Bessenerstraße; Saum- und Rinnfallherstellungen in der Pilzgasse entlang dem städtischen Kohlenlagerplatz; die Baumpflanzung in der Floridsdorfer Hauptstraße bei der Rampe zur Kaiser Franz Josef-Brücke, sowie die Herstellung der Straßenrampen im Zuge der Wagramerstraße und der Straße „An der oberen alten Donau“.

Nichtgepflasterte Straßen.

Das Ausmaß der nicht gepflasterten (makadamisierten oder beschotterten) Flächen in den von der Gemeinde Wien erhaltenen Straßen, Gassen und Plätzen betrug am Ende der Berichtsjahre 1914: 6,357.720 m², 1915: 6,363.126 m², 1916: 6,360.385 m², 1917: 6,360.106 m², 1918: 6,358.143 m² und Ende Juni 1919: 6,356.689 m², wovon 5,277.830 m², beziehungsweise 5,280.347 m², beziehungsweise 5,277.333 m², beziehungsweise 5,277.054 m², beziehungsweise 5,276.131 m², beziehungsweise 5,276.850 m² auf Bahnhöfen und 1,079.890 m², beziehungsweise 1,082.779 m², beziehungsweise 1,083.052 m², beziehungsweise 1,083.052 m², beziehungsweise 1,082.012 m², beziehungsweise 1,079.839 m² auf Gehwege entfallen.

Berausgabt wurden für die Neuherstellung ungepflasterter Straßen im I. Halbjahr 1914: 500.472 K, in den Jahren 1914/15: 845.683 K, 1915/16: 483.749 K, 1916/17: 380.634 K, 1917/18: 277.520 K, 1918/19: 232.925 K, und für die Erhaltung der ungepflasterten Straßen im I. Halbjahr 1914: 1,370.650 K, 1914/15: 1,946.235 K, 1915/16: 1,924.193 K, 1916/17: 1,781.580 K, 1917/18: 2,034.414 K und 1918/19: 2,972.969 K.

Gepflasterte Straßen.

Das Ausmaß aller Pflasterflächen der von der Gemeinde Wien erhaltenen Straßen, Gassen und Plätze betrug am Ende der Berichtsjahre 1914: 8,715.842 m², 1915: 8,793.733 m², 1916: 8,805.766 m², 1917: 8,807.012 m², 1918: 8,813.000 m² und am Ende Juni 1919: 8,892.724 m², wovon auf Bahnhöfen 5,632.587 m², beziehungsweise 5,695.092 m², beziehungsweise 5,703.557 m², beziehungsweise 5,703.851 m², beziehungsweise 5,707.818 m², beziehungsweise 5,716.970 m² und auf Bürgersteige 3,083.255 m², beziehungsweise 3,098.641 m², beziehungsweise 3,102.209 m², beziehungsweise 3,103.161 m², beziehungsweise 3,105.182 m², beziehungsweise 3,175.754 m² entfallen.

Die gepflasterten Flächen betragen daher 57'82, beziehungsweise 58'02, 58'06, 58'07, 58'09, 58'60% der früher angegebenen Gesamtstraßenflächen.

Der Zuwachs an gepflasterten Bahnhöfen betrug Ende Juni 1919 gegenüber 1913 insgesamt 184.677 m² und an gepflasterten Bürgersteigen insgesamt 158.275 m².

In diesen Flächen sind auch die anlässlich des Baues neuer Straßenbahnlinien in bisher nicht gepflasterten Straßen ausgeführten Pflasterungen in den

Geleiseseiten und die von den Erbauern neuer Häuser hergestellten Bürgersteigpflasterungen inbegriffen.

Die Fläche der mit geräuschverminderndem Pflaster versehenen Fahrbahnen hat sich bei Asphaltstraßen im Jahre 1914 um 39.326 m² und im Jahre 1915 um 8379 m², bei Holzpflasterflächen im Jahre 1914 um 22.958 m², im Jahre 1915 um 4701 m² und im Jahre 1916 um 1662 m² erhöht und ist seither unverändert geblieben.

Während des Krieges konnten nur die notwendigsten Pflasterungen vorgenommen werden, es ist daher der Zustand des Pflasters vielfach ein schlechter geworden; nach dem Umsturz wurden die Ausbesserungsarbeiten in größerem Umfang wieder aufgenommen.

Die Kosten der Erhaltung der Pflasterstraßen einschließlich der Umpflasterungen betragen: im I. Halbjahr 1914: 1.692.272 K, 1914/15: 2.712.347 K, 1915/16: 2.142.802 K, 1916/17: 2.204.348 K, 1917/18: 2.265.894 K und 1918/19: 8.182.570 K; für Neupflasterungen wurden im I. Halbjahr 1914: 1.685.294 K, 1914/15: 1.129.970 K, 1915/16: 784.456 K, 1916/17: 499.138 K, 1917/18: 213.820 K und 1918/19: 1.324.427 K verausgabt.

Städtische Steinbrüche.

Im städtischen Steinbruch am Grelberg wurde die von der Firma *Flottmann & Co.* gelieferte pneumatische Bohranlage zu Anfang des Jahres 1914 in Betrieb gesetzt. An baulichen Veränderungen an den maschinellen Anlagen am Grelberg ist die Errichtung eines Silos zur Aufspeicherung von Schotter und zur direkten Entladung in die Abfuhrwagen sowie die Ersetzung des hölzernen Schuttgerüstes durch eine Eisenkonstruktion zu erwähnen.

Die maschinelle Schottererzeugung mußte zu Anfang des Jahres 1915 infolge Einberufung des größten Teiles der Arbeiterschaft zur militärischen Dienstleistung, sowie infolge Mangels an Betriebsmitteln eingestellt werden und konnte nur vorübergehend auf die Dauer von zwei Monaten im Jahre 1916 und von sieben Monaten im Jahre 1918 wieder aufgenommen werden, für welche Zeitabschnitte es möglich war, kriegsgefangene Arbeiter und Betriebsmaterialien beigelegt zu erhalten. Infolgedessen konnte Schotter größtenteils nur von Hand aus und in nur wesentlich geringeren Mengen erzeugt werden.

Im städtischen Steinbruch in Sievering, wo Schotter nur von Hand aus erzeugt wird, ist ebenfalls infolge Verminderung des Arbeiterstandes eine Verringerung der Schottererzeugung eingetreten.

Eine Besserung der Betriebsverhältnisse trat in den beiden Brüchen erst mit Ende der Berichtsperiode ein.

In den städtischen Granitwerken in Oberösterreich ist der Arbeiterstand durch zahlreiche Einberufungen zur Kriegsdienstleistung von 400 Mann bis auf 100 Mann herabgesunken, doch konnte die Pflastersteinerzeugung, sowie die Lieferung der Steinmearbeiten für städtische Bauten in Wien ohne Unterbrechung fortgesetzt werden. Eine Erweiterung des Betriebes erfolgte durch die mit dem Stadtratsbeschuß vom 28. Juni 1917 genehmigte, bis 30. Juni 1921 dauernde Pachtung des Bettelbergbruches in Mauthausen. Dieser Pachtung war die Erwerbung der Vorgründe dieses Bruches und von Ländgründen in Mauthausen vorhergegangen. Mit dem Stadtratsbeschuß vom 16. Juni 1916 wurde

eine an die Marbacher Gründe der Gemeinde Wien anschließende Liegenschaft in Mauthausen angekauft; das Häuschen wurde für Arbeiterwohnungen verwendet.

Am Ende der Berichtsperiode waren 285 Arbeiter beschäftigt.

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

a) Straßen säuberung.

In der Berichtszeit wurde die Straßenpflege auch in jenen Bezirken, in denen sie bisher noch unter Aufsicht der Bezirksvorsteher stand, in die Eigenregie des Magistrats übernommen.

Die bis 31. März 1916 in sämtlichen Wiener Gemeindebezirken durchgeführte nächtliche Säuberung der Pflasterstraßen mittels Rehrmaschinen mußte wegen Materialmangels und wegen der hohen Kosten ab 1. April 1916 in den Bezirken II bis XXI eingestellt werden.

An Straßenpflegemaschinen und -wagen wurden neu beschafft: Im Jahre 1914: 6 Schneepflüge (übernommen von den städtischen Straßenbahnen), 2 Rehrmaschinen, 2 Subventionslastautos, 1 Handkehrmaschine und 25 Straßenkehrrichtwagen; im Jahre 1915: 2 Kastenwagen und 5 Hauskehrrichtwagen; im Jahre 1917: 2 Rotabzugmaschinen; im Jahre 1918: 18 Lastkraftwagen (7 davon mit Anhängewagen); im I. Halbjahr 1919: 5 Rehrmaschinen, 1 Koprophorkübeltransportwagen, 7 eiserne Handspritzwagen und 1 Lastkraftwagen. Bestellt wurden 2 Elektrovorspannwagen bei der Elitewagenaktiengesellschaft in Berlin (vormals Hentschel u. Co.), welcher Firma gleichzeitig der Umbau einer Rehrmaschine und eines Patentspritzwagens (zwecks Verwendung derselben mit den Vorspannwagen) übertragen wurde.

Die oberwähnten, neu erworbenen drei Subventionslastautos wurden zu Kriegsbeginn von der Heeresverwaltung angefordert und an diese abgeliefert.

Sämtliche Betriebsmittel für die Einsammlung und Abfuhr des Straßenkehrichtes im I. Bezirk nach dem Koprophorsystem sind im Juni 1916 aus dem Besitz der Koprophorunternehmung A. Hartwich in jenen der Gemeinde Wien übergegangen.

An baulichen Herstellungen sind zu erwähnen: der Neubau des Straßenpflegeparks, II, Dresdnerstraße 119, und der Neubau einer Rehrichtkübelwaschanstalt auf dem städtischen Wagenplatz, II, Obere Augartenstraße 14. Außerdem wurde je ein Arbeiterwaschraum in den städtischen Fuhrhöfen, XVI, Arnetzgasse 26 und XVII, Johann Nepomuk-Berger-Platz 12, durch Neu-, beziehungsweise Einbau eingerichtet.

Von insgesamt 2324 Angestellten der städtischen Straßenreinigung wurden 285 zur Militärdienstleistung herangezogen. Dieser verhältnismäßig geringe Abgang war trotzdem schwer zu ersetzen und konnte hauptsächlich nur durch Aufnahme weiblicher Aushilfskräfte wettgemacht werden.

Ganz besonders bemerkbar machte sich aber der Arbeitermangel bei der Schneefäuberung, und zwar insbesondere im Winter 1917/18, in welchem zur Beseitigung der gefallenen außerordentlichen Schneemassen die Hilfe von Militär- und Kriegsgefangenen in Anspruch genommen werden mußte. Der gleichzeitige Mangel an Pferdefuhrwerk brachte es auch mit sich, daß die Schnee-

abfuhr hauptsächlich mit Handkarren zu den Kanalschächten erfolgte. Diese Art der Schneebeseitigung hat sich derart vorteilhaft erwiesen, daß sie auch in Zukunft beibehalten werden wird.

b) Straßenbespritzung.

a) Mittels Spritzwagen. Hier hatte das Jahr 1914 — infolge täglich öfterer Bespritzung und Einbeziehung neu eröffneter Straßen — noch einen Zuwachs von 9% gegenüber dem Vorjahre aufzuweisen. In den Jahren 1915, 1916, 1917, 1918 und 1919 hat dagegen das Flächenmaß der gesamten Bespritzung mit Wagen eine Verringerung um 3%, beziehungsweise 11, 6, 11 und 0,2% gegenüber jener des unmittelbaren Vorjahres erfahren.

b) Mit Schlauchkarren. Das Ausmaß dieser Bespritzung ist in den Jahren 1914, 1915 und 1916 um 1%, beziehungsweise 2 und abermals 2% gegenüber dem jeweiligen Vorjahre zurückgegangen. In den Jahren 1917, 1918 und 1919 gelangte sie nur mehr nach Maßgabe des verfügbaren Personals zur Durchführung, was einer durchschnittlichen Einschränkung von rund 30% gegenüber 1916 entsprochen hat.

An neuen Spritzwagen wurden (im Jahre 1914) erworben: 1 Autosprengwagen, 1 Patenspritzwagen und 1 Luftkammersprengwagen.

Dagegen mußten die im Besitz der Gemeinde gestandenen drei Autosprengwagen (vorgenannter, sowie in den Jahren 1913 und 1914 angeschafften) zu Kriegsbeginn an die Heeresverwaltung abgeliefert werden. Straßenbespritzungen mit Staubbindemitteln kamen noch im Jahre 1914 im XIX. Bezirk (Grinzingerstraße und Kobenzlgasse — mit Rohöl der Galizischen Karpathen-Petroleum-A.-G.) und im XXI. Bezirk (Flugfeldstraße — mit Rohöl der Floridsdorfer Mineralölfabrik) zur Durchführung, mußten jedoch dann ganz eingestellt werden, da diese Bindemittel anfangs nur zu unerschwinglichen Preisen und späterhin überhaupt nicht erhältlich waren.

c) Haus- und Marktkehrichteinsammlung.

Hinsichtlich der Einsammlung und Abfuhr, sowie der Verwertung des Haus- und Marktkehrichtes hat der Stadtrat im Hinblick auf die drohende Seuchengefahr am 8. Juli 1915 beschlossen, es sei die Frage der Einsammlung und Abfuhr des Kehrichtes von der Frage der Verwertung desselben grundsätzlich zu trennen und, um eine Regelung zunächst der ersteren Frage anzubahnen, vorläufig in zwei Bezirken (IX. und XVII. Bezirk) mit der Einführung der staubfreien Kehrichtabfuhr nach dem Wechselfastensystem, das vollkommene Staubbefreiheit auf der Straße und die Möglichkeit einer entsprechenden Reinigung der zur Verwendung kommenden Gefäße (Wechselfasten) gewährleistet, zu beginnen.

Diese Regelung gedieh bis zur Anbotverhandlung betreffend Lieferung der erforderlichen Betriebsmittel.

In Ermanglung einer völligen Einigung über die eingelangten Anbote, sowie infolge der durch den Krieg geschaffenen schwierigen Verhältnisse, scheiterte dann die Verwirklichung der seit zwei Jahrzehnten angestrebten Reform.

Für den über der Wienflußeinwölbung im IV., beziehungsweise V. und VI. Bezirk neu angelegten Naschmarkt wurde im Jahre 1917 die Marktkehrichteinsammlung mit Wechselfastensystem (System Gemeinde Wien) geschaffen.

Die Hauskehrrichteinsammlung wird in den Bezirken VIII, XVIII und XIX seit 1915, im X. Bezirk seit 1916 und im II. Bezirk seit 1917 von der Gemeinde durchgeführt. Es sind nun nur mehr im XIV., XX. und XXI. Bezirk Unternehmer für die Kehrrichteinsammlung bestellt, in allen anderen Bezirken wird dieselbe in Eigenregie der Gemeinde besorgt.

d) Städtischer Fuhrwerksbetrieb für die Straßenpflege und Krieg.

Die durch den Krieg geschaffenen außerordentlichen Verhältnisse brachten es mit sich, daß der städtische Fuhrwerksbetrieb einerseits zu Leistungen herangezogen wurde, die außerhalb seines Wirkungsbereiches lagen, und daß er andererseits auch für Fuhrwerksunternehmer, die ihre Betriebe nicht in jenem Umfang aufrechtzuerhalten vermochten, wie es ihre vertraglichen Verpflichtungen gegenüber der Gemeinde erforderten, als Ersatz einzutreten hatte.

Solcherart waren die Fuhrwerks-, beziehungsweise Pferdebeistellungen für den Transport von durch die Gemeinde angekauften und übernommenen Lebensmitteln, für Kriegsfürsorge und sonstige Kriegszwecke, sowie zur Besorgung landwirtschaftlicher Arbeiten und die Übernahme der Hauskehrrichteinsammlung in den Bezirken II, VIII, X, XVIII und XIX und der Straßenbespülung im äußeren Teilgebiet des XIX. Bezirkes.

Aber auch die Leistungsfähigkeit des städtischen Fuhrwerksbetriebes wurde durch Personal- und Pferdemangel wesentlich herabgesetzt. Von 677 Angestellten des Betriebes mußten 362 zur Militärdienstleistung einrücken, für welche ein Ersatz, und zwar häufig in unzureichender Form, nur allmählich beschafft werden konnte. Der Stand der Pferde, welcher vor Kriegsbeginn 811 Pferde umfaßte, hatte — trotz Befreiung des Betriebes von der Pferdeassentpflicht — einen Gesamtabgang von 596 Pferden, welche infolge unzulänglicher Fütterung im Wege der Notchlachtung, Ausmusterung oder durch Verunglückung und Verenden ausgeschieden sind. Diesen Verlusten war mit Neuankäufen nur insoweit zu begegnen, daß am Ende des ersten Halbjahres 1919 ein Pferdebestand von 600 erreicht wurde.

Solche Einbußen an Bediensteten und Pferden, sowie weiterhin auch an Betriebsmitteln, deren Erhaltung wegen Arbeiter- und Materialmangels ins Stocken geriet und mitunter ganz unmöglich wurde, hatten naturgemäß Leistungsverminderungen im Gefolge, von welchen die schon oben erwähnte gänzliche Einstellung der nächtlichen Kehrrichtmaschinen säuberung und wesentliche Einschränkung der Straßenbespülung die fühlbarsten waren.

II. Sonstige Straßen.

Die bestehenden Verträge mit der Reichsstraßenverwaltung wegen Säuberung von Reichsstraßenteilstrecken innerhalb des Gemeindegebietes wurden alljährlich verlängert.

Am 1. Juli 1914 wurde die Säuberung der Linzer Reichsstraße von km 3'215 bis 8'400 von der Gemeinde übernommen. Gleichzeitig gelangten auch die Verhandlungen über die Durchführung der Säuberung der Ragraner Reichsstraße von km 2'500 bis km 4'117 zum Abschluß.

Mit Ablauf der Berichtsperiode wurden daher von der Gemeinde gesäubert:

Vinzer Reichsstraße	von km 0	bis km 8'4
Triester	" " 0	" " 1'3
Ödenburger	" " 0	" " 2'0
Ragraner	" " 0	" " 4'117
Brünner	" " 0	" " 3'485
Prager	" " 1'657	" " 4'279

B. Straßenpolizei.

a) Kundmachungen.

In der Berichtszeit wurde vom Magistrat auf Grund des § 100 des Gemeindestatuts vom 24. März 1900, L. G. Bl. Nr. 17, eine größere Anzahl von straßenpolizeilichen Kundmachungen erlassen. Die meisten betrafen die Anordnung von Fahrverboten für das Fuhrwerk, besonders das Schwerfuhrwerk und für Lastkraftwagen in bestimmten Straßen. Ferner wurden nachfolgende straßenpolizeiliche Kundmachungen erlassen:

Am 30. April 1914, betreffend das Verbot der Verunreinigung der öffentlichen Straßen oder Gehwege durch Wegwerfen von Papier (Zeitungsblättern, Fahrscheinen und dergleichen), Obstschalen oder Obstresten; am 8. August 1914 (aus militärischen Rücksichten), betreffend das Verbot des Stehenbleibens auf Brücken und Stegen, sowie unter solchen, ferner auf Bahnübergängen und Verkehrswegen, die unter einem Bahnkörper hindurchführen; dieses Verbot wurde mit Kundmachung vom 4. November 1914 auf die durch militärische Posten bewachten Brücken, Stege, Bahnübergänge und dergleichen beschränkt; ferner am 28. November 1916, betreffend die Verkehrsregelung auf dem neuen Naschmarkt; am 23. Februar 1917, betreffend die Reinigung der Gehwege von Schnee und Glätteis und am 28. November 1918, betreffend das Verbot des Rodelsports.

Außerdem wurde der Allerheiligenverkehr zum und vom Zentralfriedhof alljährlich durch Kundmachungen geregelt.

b) Fuhrwerksverkehr.

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

c) Benützung städtischen Straßengrundes durch Private.

Der Telephonautomatengesellschaft m. b. S., XII, Seumegasse 10, wurde mit dem Stadtratsbeschuß vom 10. Juli 1914 die Aufstellung von öffentlichen Telephonsprechzellen auf fünf Plätzen des X. Bezirkes unter gewissen Bedingungen bewilligt.

Mit dem Beschuß des Stadtrates vom 19. November 1914 wurden die Grundsätze für die Erteilung der Bewilligung zur Aufstellung von Kastanienbratöfen auf städtischem Grund festgelegt.

Dem Kriegsfürsorgeamt des Kriegsministeriums wurde die Aufstellung von Sammelbüchsen in Form von 40'5-cm-Geschossen in den Straßen Wiens bewilligt.

C. Eisenbahnen.

I. Lokomotivbahnen.

1. Allgemeines.

Eine im Jahre 1912 an das Eisenbahnministerium gerichtete Eingabe der Gemeinde Wien in Angelegenheit verschiedener Verkehrsverbesserungen auf den in Wien einmündenden Hauptbahnen fand durch den Erlaß des Eisenbahnministeriums vom 21. April 1914 seine Erledigung.

In demselben wurde der Wunsch der Gemeinde um Anhalten der in Floridsdorf-Zedlsee durchfahrenden Fernpersonenzüge abgewiesen, dagegen zugesagt:

1. bei den in der Wiener Bahnhofskommission behandelten Projekten für eine eventuelle Zentralisierung der nördlichen Personenverkehre auf die Durchführung von Stadtbahnzügen durch den betreffenden Gruppenpersonenbahnhof in möglichst weitgehendem Maß Bedacht zu nehmen und

2. den auf Verbesserung des Personenverkehrs nach dem XXI. Gemeindebezirk abzielenden Intentionen durch die direkte Überleitung einer ausreichenden Zahl von Stadtbahnzügen auf die Lokaltrecke der Nordbahn zu entsprechen, sobald nur einmal die letztere durch die vom Eisenbahnministerium beabsichtigte Ablenkung der gegenwärtig über den Nordbahnhof und über die Wiener Verbindungsbahn nach und von Matzleinsdorf, beziehungsweise Penzing verkehrenden Transitgüterzüge entsprechend entlastet und dadurch zur Beförderung einer größeren Anzahl von Lokalpersonenzügen geeignet sein wird.

Voraussetzung für die Aktivierung der oben angeführten Güterverkehrsablenkung sei die Herstellung von einigen Verbindungslinien und den zugehörigen Betriebsanlagen, deren Realisierung seitens der Staatseisenbahnverwaltung mit allem Nachdruck betrieben werde.

Im Frühjahr 1914 ersuchte die Gemeinde das Eisenbahnministerium um die Herabsetzung der für den Ostbahnhof geltenden Eisenbahnfrachttätze. Eine diesbezügliche Erledigung ist aber bisher nicht erfolgt.

Die im II. Halbjahr 1914 eingetretenen kriegerischen Verhältnisse waren auf die Eisenbahnen von großem Einfluß, der sich auch für das Wiener Verkehrsleben stark fühlbar machte.

Die für den Aufmarsch nötigen Transporte hatten gleich anfangs zeitweilige Einstellung des privaten Personen- und Frachtenverkehrs zur Folge, die sich später bei namhaften Truppenverschiebungen wiederholten. Der Personal- und Waggonmangel auf den Eisenbahnen einerseits, der Fuhrwerksmangel bei den Privaten andererseits verursachten ferner einige Male zeitweise Einstellung der Güterübernahme auf den Frachtenbahnhöfen. Weiters traten auch infolge Einführung der Kriegsfahrordnung und anderer Umstände wesentliche Verzögerungen in der Transportgeschwindigkeit für Personen und Güter ein.

Andererseits wirkte jedoch der Krieg auch befruchtend auf die Eisenbahnen. Abgesehen davon, daß sie mit Rücksicht auf den Fuhrwerksmangel für den Ortsverkehr stärker in Anspruch genommen wurden, was sich auch in der Anzahl der neu erbauten Schleppgleisanlagen ausdrückt, erwies sich neben größeren Stationserweiterungen die sofortige Inangriffnahme des Baues der Anlagen für die Umleitung des Transitverkehrs als nötig.

Die im Laufe der Zeit entstandene Gestalt des Wiener Eisenbahnnetzes hatte nämlich für den durchgehenden Eisenbahnverkehr insofern eine Behinderung und Verzögerung zur Folge, als besonders die Frachten zum größten Teil in einem der Wiener Bahnhöfe einlaufen und daselbst für ihre Weiterintradierung umrangiirt werden mußten. Gegenüber diesen Schwierigkeiten boten die Verbindungsbahn, die Donaulände- und Donauuferbahn deswegen geringe Abhilfe, weil sie insbesondere für den Verkehr mit dem Norden kaum in Betracht kamen und ihre Rangieranlagen nicht ausreichend waren.

Diese Verhältnisse boten neben anderen den Anlaß zur Einsetzung der Wiener Bahnhofskommission, die ihre erste Aufgabe in der Aufstellung eines Entwurfes für die zur Umleitung des durchgehenden Frachtenverkehrs notwendigen Eisenbahnanlagen sah, eine Arbeit, bei der sie durch das Stadtbauamt unterstützt wurde. Letzteres stellte auch die Entwürfe für die aus Anlaß dieses Baues erforderlichen Abänderungen des Generalregulierungsplanes für Wien auf.

Die Kriegsergebnisse, die insbesondere für die Truppenverschiebungen so große Anforderungen an eine rasche und sichere Abwicklung des Verkehrs stellten, erwiesen bald die Unhaltbarkeit des vorherbeschriebenen Zustandes, und die Staatsbahnverwaltung mußte sofort an die Ausführung der sogenannten Transitbahnanlagen schreiten. Vorerst waren seitens der beteiligten Bahndirektionen die umfangreichen Einzelentwürfe aufzustellen, deren Verfassung im steten Einvernehmen mit dem Stadtbauamt erfolgte. Da die Bahnanlagen zum Teil im verbauten Gebiet, zum Teil in einem Gelände zur Herstellung gelangen sollten, dessen Verbauung binnen absehbarer Zeit anzunehmen war, mußte auf die bestehenden und die zukünftigen Straßen Rücksicht genommen werden. Hiefür wurde als Grundsatz aufgestellt, daß schienengleiche Kreuzungen nur als Provisorien zuzulassen sind und daß den Straßenüber- und -unterführungen — wenn nicht sofort, so doch nach einer im Einvernehmen mit der Gemeinde festgesetzten Zeit — eine vollkommen entsprechende Breite zu geben ist. Außerdem wurde im Zuge der Verhandlungen mit den Eisenbahnbehörden für die erst in fernerer Zukunft der Besiedlung zuzuführenden Gebiete die Ausführung einer Reihe schienensfreier Kreuzungen schon jetzt gesichert.

Bei diesen Verhandlungen wurde hinsichtlich der bei den einschlägigen politischen Begehungen abzugebenden Erklärungen ein vollständiges Einvernehmen zwischen der Staatsbahnverwaltung und der Gemeinde Wien für die im folgenden beschriebenen Bahnanlagen erzielt.

Die Umleitungslinie geht im Norden von der Station Jedlersdorf der Nordwestbahn aus, durchzieht dann als Hochbahn größtenteils über Bogenstellungen den nördlichen Teil des XXI. Bezirkes und erreicht in der Station Leopoldau-Badestelle die Nordbahn. Von hier führt sie größtenteils in gleicher Höhe mit dem umgebenden Gelände bis zur Staatsbahnlinie Wien—Brünn und schließt dort einerseits an die Station Süßenbrunn und anderseits an die Station Stadlau an. Nördlich der letzteren ist der große Ortsgüterbahnhof Ragnan vorgesehen. Eine Zweiglinie der Bahn führt ferner nach Übersezung der Hauptstrecke Wien—Brünn bis zu dem großen, außerhalb des Wiener Gemeindegebietes liegenden Rangierbahnhof Breitenlee, in dem die Ordnung der über Wien hinausgehenden Eisenbahnfrachtwagen entsprechend den einzelnen Bahnrichtungen erfolgen soll.

Der Bahnhof steht durch entsprechende Verbindungskurven mit der Station Süssenbrunn der Nordbahn und den anderen bereits genannten Hauptbahnlinien sowie mit der Linie Stadlau—Marchegg in Verbindung. In weiterer Fortsetzung von Stadlau gegen Süden werden vorerst die bestehenden Geleise der Strecke Stadlau—Wien für den Umleitungsverkehr benützt. Nach Überziehung des Donaufstromes erweitert sich die Bahnanlage zur Station Prater-Ausweiche. In der Überziehung über den Donaukanal wurde vorläufig die vorhandene Geleiseanzahl beibehalten, doch wurden die Verhandlungen über ihre Vermehrung unter gleichzeitigem Einbau entsprechend breiter Straßenunterführungen an beiden Ufern bereits eingeleitet. Die anschließende Hauptstrecke von der Station Erdbergerlande gegen Süden wurde viergeleisig ausgebaut. An sie schließt sich eine Verbindungskurve zur Staatsbahnlinie Wien—Bruck an. Beim Anschluß an diese gelangte die Station Simmering-Transit zur Ausführung, von der sich die Bahn einerseits in der ausgestalteten Hauptlinie gegen Gramat-Neusiedl und andererseits durch eine Verbindungskurve gegen die Donauländebahn fortsetzt, die bis zur Station Oberlaa reicht. Dort findet die Umleitungslinie vorläufig ihr Ende.

Die politischen Begehungen fanden für die einzelnen Teilstrecken zu folgenden Terminen statt:

1. Für die Teilstrecke Simmering-Transit—Prater-Ausweiche am 28., beziehungsweise 29. September 1914 und am 7., beziehungsweise 14. Dezember 1915.

Die dabei von den Vertretern der Gemeinde gestellten Forderungen wurden im allgemeinen mit kleinen Änderungen angenommen; nur die Austragung der Frage der Straßenüber- und -unterführungen und deren Weite wurde einer späteren Zeit vorbehalten. Mit dem Stadtratsbeschluß vom 17. Dezember 1914 wurde aber, um diese auch für Kriegszwecke wichtigen Herstellungen nicht zu verzögern, die Baubewilligung für die Erdarbeiten, sowie für eine Brücke über den Wiener-Neustädter Kanal und die Schernelstraße erteilt. Ferner stimmte der Stadtrat mit dem Beschluß vom 18. März 1915 zu, daß der Bau des Objekts für die Unterführung der geplanten Straße längs des Wiener-Neustädter Kanals in $1\frac{1}{2}$ km der Transitlinie um mindestens fünf Jahre verschoben werde.

Der Bau der ersten Teilstrecke dieser Linie, die vorläufig provisorisch in die Hauptgeleise eingebunden wurde, kam sofort zur Durchführung. Ihre Eröffnung fand noch im Jahre 1914 statt.

Die Austragung der Frage der Straßenüber- und -unterführungen erfolgte bei der Fortsetzung der politischen Begehung vom 7., beziehungsweise 14. Dezember 1915; den Forderungen der Gemeinde wurde dabei in den wesentlichen Punkten entsprochen.

2. Für die Strecke Simmering-Transit—Oberlaa am 4. Februar 1916.

3. Simmering-Transit—Gramat-Neusiedl am 17., beziehungsweise 29. Februar 1916.

4. Für das dritte und vierte Geleise Stadlau—Gerasdorf—Ortsüterbahnhof Ragnan und die nördlichen Zuführungslinien für den Bahnhof Breitenlee am 4., beziehungsweise 6. April 1916.

5. Für den Bahnhof Breitenlee am 26., beziehungsweise 28. April 1916.

6. Für die Erweiterung der Station Stadlau und Unterführung der Erzherzog Karl-Straße am 6. Juni 1918.

Die bei den unter 2 bis 6 genannten politischen Begehungen von den Vertretern der Gemeinde gestellten Forderungen wurden im wesentlichen angenommen.

Am Ende der Berichtszeit waren die laufenden Strecken der Bahn im allgemeinen fertiggestellt und in Betrieb. Im Bau befanden sich noch die Bahnhöfe Breitenlee und Simmering sowie mehrere Straßenunterführungen im XXI. Bezirk. Die Ausführung des Ortsgüterbahnhofes Kagran sowie der Umbau und die Hebung der Stadlauer Linie in der Kreuzung mit dem Donaukanal werden erst in einem späteren Zeitpunkt erfolgen. Die volle Wirkung der Inbetriebsetzung der Transitanlage wird sich erst einstellen, wenn die beiden genannten großen Rangieranlagen fertiggestellt sein werden.

2. Staatsbahnen.

a) In der Verwaltung der Staatsbahndirektion Wien.

Die Arbeiten zur Beseitigung der Benzinger Niveaufkreuzungen der Westbahn nahmen anfangs einen befriedigenden Fortgang. Mit dem Kriegsbeginn änderten sich die Verhältnisse und der Mangel an Arbeitskräften machte sich empfindlich bemerkbar. Insbesondere der Bau der Brücke, die Herstellung der Fahrbahntafeln und der Isolationsarbeiten daselbst schritten nur sehr langsam vorwärts, so daß, um die Fertigstellung der Bauten nicht ungebührlich zu verzögern, gleichzeitig auch die Ausführung des Einwanggassentunnels begonnen werden mußte. Nach Fertigstellung der Baumeisterarbeiten für die Brücke und die Rampen, die am 24. August 1914 der Schlußkollaudierung unterzogen wurden, wurden die umfangreichen Pflasterungen in Angriff genommen. Die Probebelastung der Brücke (auch Lasten der Straßenbahn) fand Ende September 1915 mit gutem Erfolg statt. Der Fuhrwerksverkehr wurde, nachdem der Personenverkehr bereits seit längerer Zeit gestattet war, auf der Einwanggassenrampe, der Brücke und der Ameisgassenrampe am 9. Oktober 1915, über die Cumberlandstraßenrampe am 23. Oktober 1915 eröffnet. Der Einwanggassentunnel wurde am 17. Februar 1916 dem Verkehr übergeben.

Am 24. März 1915 wurde der Umbau des großen Viaduktes der Westbahn über die Ringerstraße und die Schönbrunnerallee der politischen Begehung unterzogen. Die hiebei von der Gemeinde gestellten Bedingungen wurden angenommen.

Der Wiener Westbahnhof entspricht schon seit längerer Zeit sowohl hinsichtlich seiner Geleise- und Zugförderungsanlagen als auch des Aufnahmegebäudes nicht mehr den neuzeitlichen Anforderungen; die Staatsbahnverwaltung arbeitete verschiedene Entwürfe für den Umbau dieses Bahnhofes aus und legte den Entwurf für den Umbau des Hauptgebäudes der am 8. Februar 1916 abgehaltenen Stationskommission vor. Bezüglich der hiebei von der Gemeinde gestellten Forderungen gelang es, im allgemeinen eine Einigung mit den Eisenbahnbehörden zu erzielen. Die Ausführung des Baues aber wird wohl mit Rücksicht auf den ungünstigen Ausgang des Krieges längere Zeit hinausgeschoben werden.

Die im Jahre 1913 von der Staatsbahnverwaltung mit der Gemeinde eingeleiteten Verhandlungen in betreff Abänderung der Baulinie der Spittelauerländer, die den Bau eines zweiten Heizhauses am Franz-Josef-Bahnhof ermög-

lichen sollten, fanden mit dem Stadtratsbeschuß vom 26. Juni 1914 ihren Abschluß in einem für die Bahn günstigen Sinne. Das Heizhaus samt den dazugehörigen Schornsteinen wurde bereits erbaut.

Am 23. Dezember 1914 fand die politische Begehung für die schienengleiche Überführung einer Zufahrtsstraße zum Lagerplatz der Mineralindustrie-A.-G. Erzebinia in km 12'478 der Donauuferbahn statt. Die Gemeinde stimmte der Herstellung zu.

In der Station Brigittenau-Floridsdorf wurde eine Lokomotivabzurüststelle samt Wasserzuleitung eingerichtet.

Am 15. Mai 1915 fand die politische Begehung für eine aus militärischen Rücksichten erforderliche beträchtliche Erweiterung der Station Kleinschwechat statt.

Das Eisenbahnministerium fällt in dieser Angelegenheit eine für die Gemeinde ungünstige Entscheidung, die der Gemeinderat mit dem Beschuß vom 5. August 1915 zur Kenntnis nahm.

In Kaiser-Ebersdorf wurde eine Vergrößerung und Ausgestaltung der Waggondesinfektionsanstalt durchgeführt. Die politische Begehung hierfür fand am 4. März 1916 statt. Die Bedingungen der Gemeinde wurden angenommen.

Die Station Inzersdorf der Donauländebahn erfuhr eine kleine Erweiterung, für welche die politische Begehung am 31. Mai 1916 abgehalten wurde.

An Hochbauten wurden während der Berichtszeit errichtet: Am Westbahnhof eine Pakethalle für die Postverwaltung und in einigen anderen Stationen Magazins- und sonstige kleinere Bauten.

Außerdem wurden an verschiedenen Stellen zeitweilige Bauten für die Militärverwaltung errichtet.

Die Gemeinde schuf im Anschluß an den Westbahnhof auf dem der Staatsverwaltung gehörigen Grund des alten Zünshausers Gaswerkes einen städtischen Kohlenlagerplatz, der auch zur Abwicklung des Groß- und Kleinverkaufes von Kohle dient. Der Platz erhielt eine eigene Geleiseverbindung mit dem Bahnhof.

b) In der Verwaltung der Nordbahndirektion Wien.

Ein von der Gemeinde unterstützter Antrag des Industriellenklubs Favoriten auf Schaffung einer Umsteigehaltestelle in Süßenbrunn an der Kreuzung der Brünner Linie der Staatseisenbahn mit der Nordbahn wurde vom Eisenbahnministerium abgelehnt.

Die Streitfragen, die bei der am 15. Mai 1914 in betreff der Erweiterung der Ladestelle Leopoldau abgehaltenen politischen Begehung entstanden waren, fanden durch das Protokollarübereinkommen vom 1. März 1916 ihre Erledigung.

Am 3. April 1918 fand die politische Begehung für eine Erweiterung der Ladestelle Leopoldau statt. Die von der Gemeinde gestellten Forderungen wurden angenommen.

In der Berichtszeit gelangten an Hochbauten am Nordbahnhof und in der Station Floridsdorf verschiedene Magazine, Schuppen und sonstige kleinere Bauten zur Ausführung.

Die Gemeinde errichtete im Anschluß an den Nordbahnhof nächst der Vorgartenstraße für Zwecke der Versorgung der Stadt während der Kriegszeit

einen umfangreichen Kohlenlagerplatz, der eine eigene Geleiseverbindung mit dem Bahnhof erhielt. Außerdem wurde er mit einer Krananlage, mehreren Kohlenbuntern sowie mit einem Straßenbahnanschluß ausgestattet.

c) In der Verwaltung der Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft.

Der schon lange bestehende Durchgang durch den Frachtenbahnhof wurde aus militärischen Rücksichten abgesperrt. Die Gemeinde erhob dagegen eine Vorstellung an die Statthalterei und in weiterer Verfolgung der Angelegenheit an das zuständige Staatsamt. Diese Schritte waren von keinem Erfolge begleitet, doch wurde in der letzten Zeit das Durchgangsverbot nicht streng eingehalten.

Am 15., beziehungsweise 31. März 1916 fand die politische Begehung für die Erbauung des zeitweiligen Massengüterlagerplatzes Erdberg statt. Er sollte unter Wiederherstellung eines Teiles des zur früheren englischen Gasanstalt führenden Schleppgeleises auf dem Gebiete des geplanten Umschlagplatzes Erdbergerlande zu dem Zwecke errichtet werden, um eine Entlastung des Dörfelbahnhofes herbeizuführen. Wegen der Grundbenützung und der sonstigen vom öffentlichen Standpunkt zu stellenden Forderungen kam es zu einem Übereinkommen zwischen der Bahnverwaltung, der Donau-Regulierungskommission und der Gemeinde. Der Lagerplatz wurde in der Berichtszeit fertiggestellt.

Am 27. November 1915 wurde die Errichtung einer Stützmauer an der linken Seite der Haltestelle Simmeringer Hauptstraße der politischen Begehung unterzogen, wobei das Einvernehmen mit der Gemeinde erzielt wurde.

An Hochbauten wurden verschiedene kleinere Neu- und Zubauten ausgeführt. Außerdem gelangten verschiedene aus Anlaß des Krieges erforderliche zeitweilige Herstellungen zur Durchführung.

d) In der Verwaltung der Nordwestbahndirektion Wien.

Am 23. März 1915 wurde der Entwurf für eine namhafte Erweiterung der Station Jedlersdorf der politischen Begehung unterzogen.

Das Eisenbahnministerium entschied in dieser Angelegenheit mit dem Erlaß vom 17. Juni 1915 in einem für die Gemeinde ungünstigen Sinne, was diese zur Kenntnis nahm. Die Stationserweiterung wurde während der Berichtszeit der Hauptsache nach bereits ausgeführt.

Am 12. August 1916 wurde der Bau einer großen Waggonausbesserungswerkstätte in Jedlersdorf der politischen Begehung unterzogen. Hierbei kam auch eine Reihe schon seit längerer Zeit vorhandener Streitfragen zur Erledigung. Die von der Gemeinde gestellten Forderungen wurden im Wesen angenommen. Von der Anlage gelangten der Hauptsache nach bloß verschiedene Geleisanlagen zur Ausführung.

Die Kanalisationsanlage am Nordwestbahnhof wurde im Einvernehmen mit der Gemeinde erweitert.

Auf dem Nordwestbahnhof kamen verschiedene Schuppen zur Ausführung. Weiters wurde daselbst aus Anlaß des Krieges eine große Kranhaltestation und eine Anlage für die Umladung von Gütern in die städtische Straßenbahn geschaffen. Ferner errichtete daselbst die Gemeinde einen städtischen Kohlenplatz für den Kleinverkauf, sowie eine Umladeanlage für Kohlen aus der Vollbahn in die Straßenbahn zwischen der Hellwag- und Jägerstraße.

In der Haltestelle Strebersdorf wurde über Anregung der Gemeinde ein Aufnahmsgebäude auf der linken Seite errichtet. Über Antrag der Gemeinde wurde auch daselbst ein Übergangsteg hergestellt, wofür die politische Begehung am 5. Mai 1916 stattfand. Es gelang, diesbezüglich ein volles Einvernehmen zu erzielen. Die Gemeinde leistete auch zu den Kosten des Steges einen Beitrag.

3. Stadtbahn.

Ein privates Ansuchen um die Zustimmung der Gemeinde zur Eindeckung des Hauptzollamtbahnhofes beiderseits der Landstraßer Brücke für die Schaffung von Geschäftslokalen lehnte der Stadtrat mit dem Beschluß vom 5. Mai 1914 ab.

Die Eindeckung der Wientallinie im Bereich des neuen Naschmarktes wurde fertiggestellt.

An Hochbauten gelangten mehrere kleinere Zubauten zur Ausführung. Die Markthalle an der Station Michelbeuern, die seit längerer Zeit als Kinotheater in Verwendung stand, wurde zu einem Lagerhaus umgestaltet. In der Station Michelbeuern wurde ein städtischer Kohlenverkaufsplatz mit einem eigenen Aufstellungsgeleise geschaffen.

In der Zeit vom 1. Jänner bis zum 5. August 1914 war wie in den Vorjahren eine regelmäßige Steigerung der Fahrgästepzahl der Stadtbahn zu verzeichnen. Am 6. August 1914 wurde der Personenverkehr aus Anlaß der Mobilisierung für einige Wochen vollständig eingestellt, später in beschränktem Maße wieder aufgenommen. Im weiteren Verlauf des Krieges wurde der Betrieb im allgemeinen nur in den Früh-, Mittags- und Abendstunden aufrechterhalten. Seit 8. Dezember 1918 ist der Verkehr der Stadtbahn wegen Kohlenmangels und sonstiger Schwierigkeiten ganz eingestellt, nur auf der Vorortelinie verkehren im Anschluß von und zu den Fernzügen der West- und Franz Josefs-Bahn täglich einige Zugpaare. Diese Maßregeln hatten naturgemäß ein starkes Sinken der Fahrgästepzahl und damit — trotz der wiederholten Fahrpreiserhöhung — der Betriebseinnahmen zur Folge.

Zu Verhandlungen in Angelegenheit der Elektrifizierung der Stadtbahn kam es während der Berichtszeit nicht.

4. Südbahngesellschaft.

Am 29. Jänner 1914 wurde die Herstellung eines Auszugsgeleises längs der Pottendorferlinie im XII. Bezirk der politischen Begehung unterzogen. Die Gemeinde verlangte hierbei, daß für die Anlage einer zukünftigen Straße Vorkehrung getroffen werde. Das Eisenbahnministerium fällt in dieser Angelegenheit eine für die Gemeinde ungünstige Entscheidung, die der Gemeinderat mit dem Beschluß vom 22. September 1914 zur Kenntnis nahm.

Am 25. Juni 1914 fand die politische Begehung für größere Ausgestaltungen der Stationen Matzleinsdorf und Meidling statt. Für Matzleinsdorf hatte der Entwurf neben ausgedehnten Geleiseanlagen auch die Verbreiterung des Bahnkörpers auf der Nordseite bis zum Margaretengürtel, die Schaffung einer Freiladeanlage und von Kohlenrutschen mit mehreren Hochbauten, für Meidling die Herstellung mehrerer Aufstellungsgeleise zum Gegenstand. Das Projekt fand die Zustimmung der Gemeinde. Es wurde teilweise auch bereits ausgeführt.

Hinsichtlich des zwischen der Biedermannsgasse und Kirchfeldgasse im XII. Bezirk längs des Südbahndammes verlaufenden Fußweges wurde ein Abkommen mit der Bahnverwaltung getroffen.

An Hochbauten gelangten verschiedene Zu- und Umbauten zur Ausführung.

Außerdem wurden in den genannten Stationen zeitweilige Bauten aus Anlaß des Krieges geschaffen.

Für die früher längs der sogenannten Kohlenstraße befindlichen privaten Kohlenplätze wurden neue Anlagen an der Eichenstraße im XII. Bezirk geschaffen.

Ferner errichtete die Gemeinde zum Zwecke der Erleichterung der Kohlenversorgung einen größeren Lager- und Verkaufsplatz auf Südbahngrund am Margaretengürtel nächst der Einsiedlergasse.

5. Eisenbahn Wien-Aspang.

Am Aspangbahnhof wurden eine Wagenremise, eine Tischlerei und ein Bahnerhaltungsmagazin, sowie mehrere kleine zeitweilige Hochbauten aus Anlaß des Krieges errichtet.

6. Kahlenberg-Eisenbahn.

Der Termin für den Umbau der Bahn auf elektrischen Betrieb wurde vom Eisenbahnministerium weiter bis 2. August 1920 erstreckt.

Sonst sind bezüglich dieser Bahn keine wichtigeren Ereignisse zu berichten.

7. Dampfstraßenbahnlinien.

Über diese wird in dem Abschnitt „Gewerbliche Unternehmungen der Gemeinde“ berichtet.

8. Industriegeleise.

In der Berichtszeit wurde für 30 Schlepfbahnen die Baubewilligung erteilt, und zwar für 8 von der Donauuferbahn, 7 von der Staatseisenbahn, je 3 von der Vorortelinie der Stadtbahn und von der Schlepfbahn der Elektrizitätswerke, 2 von der Nordwestbahn und je ein von der Donauländebahn, der Pottendorferlinie der Südbahn, der Eisenbahn Wien-Aspang, der Arsenalschlepfbahn, der Schlachthausbahn, der Schlepfbahn der R. Rh. Waagner N.-G. und der Bahn Wien—Preßburg abzweigendes Geleise.

II. Elektrische Bahnen.

1. Städtische Straßenbahnen.

Der Bericht über diese ist in dem Abschnitt „Gewerbliche Unternehmungen der Gemeinde“ enthalten.

2. Lokalbahnen.

a) Projektierete Lokalbahnen.

Der vom n.-ö. Landesauschuß ausgearbeitete Entwurf für eine Lokalbahn von Stammersdorf durch den nordwestlichen Teil des XXI. Bezirkes bis zum Anschluß an die Nordwestbahnstation Jedlersdorf wurde am 19. Juni 1914 einer politischen Begehung unterzogen. Da das Projekt nicht die Zustimmung der Gemeinde fand, wurde es zurückgezogen. Bezüglich einer anderen Lösung wurden Verhandlungen mit den städtischen Ämtern eingeleitet, die aber in der Berichtszeit nicht zum Abschluß gelangten.

b) N. G. der Wiener Lokalbahnen.

Mit Zustimmung der Gemeinde wurden während der durch die kriegerischen Verhältnisse verursachten Betriebseinschränkungen auf der Südbahn von der Lokalbahn Dreiwagenzüge eingeführt.

Trotz Einspruchs der Gemeinde erteilten die Eisenbahnbehörden für das bereits im letzten Bericht erwähnte Magazin für die Einlagerung gepreßter Gase am Wiener Bahnhof die Baubewilligung.

c) Lokalbahn Wien — Preßburg.

Nachdem die am 20. Jänner 1915 abgehaltene technisch-polizeiliche Prüfung ein entsprechendes Ergebnis geliefert hatte, wurde die neue Bahn in Betrieb genommen. Die Ergebnisse desselben waren für die Berichtszeit, insbesondere was den Fernverkehr betrifft, als zufriedenstellend zu bezeichnen.

Während des Krieges wurde die neue Bahn in erhöhtem Maße für Approvisionierungszwecke in Anspruch genommen.

D. Brücken.

I. Neubau und Rekonstruktion von Brücken und Stegen.

1. Donaustrombrücken.

Floridsdorfer Brücke (Kaiser Franz Josef-Brücke).
Bezüglich des Umbaues der Brücke wird auf den Abschnitt „Donauregulierung“ verwiesen.

Zur Herstellung einer Verbindung der gegen die neue Brückenfahrbahn vertieft liegenden Straßenzüge (Floridsdorfer Hauptstraße und Bruckhausenrampe) mit der neuen Brücke war eine Verschwenkung, Verbreiterung und schließlich eine Hebung der Floridsdorfer Hauptstraßenrampe sowie eine Verlegung und Hebung der Bruckhausenrampe erforderlich. In Verbindung damit mußten die an die alte Brücke anschließenden Gas- und Wasserleitungsrohrstränge, sowie die Kabelleitungen der städtischen Elektrizitätswerke, der Straßenbahnen, der städtischen Feuerwehr und der Post- und Telegraphendirektion um-, beziehungsweise neu gelegt werden. Um alle diese Arbeiten durchführen zu können, ohne den Fuhrwerks- und Straßenbahnverkehr zu behindern, mußte die Baudurchführung in mehreren Abschnitten erfolgen.

Zunächst wurde mit dem Stadtratsbeschluß vom 15. Juli 1915 der Entwurf einer provisorischen Verschwenkung der Floridsdorfer Hauptstraße auf eine Länge von 200 m genehmigt. Diese Herstellung, die im Herbst 1915 ausgeführt wurde, ermöglichte die Rohrlegungsarbeiten der Hochquellenleitungen in der Floridsdorfer Hauptstraße.

Nach Fertigstellung letzterer Arbeiten wurde die Herstellung der mit dem Stadtratsbeschluß vom 28. Oktober 1915 genehmigten 8'10 m breiten Ersatzstraße flusshaufwärts der Floridsdorfer Hauptstraße begonnen. Diese im Mai 1916 fertiggestellte Ersatzstraße diente bis zur Eröffnung der neuen Brückenhälfte zur Vermittlung des gesamten Verkehrs von der Floridsdorfer Hauptstraße zur alten Kaiser Franz Josef-Brücke. Dadurch war es möglich, die Anschüttung

der Rampe, die von der Floridsdorfer Hauptstraße zur neuen flußabwärtigen Brückenhälfte führt, samt den Rohr- und Kabellegungsarbeiten ohne Behinderung des Verkehrs auszuführen.

Sodann wurde auf Grund des Stadtratsbeschlusses vom 31. Mai 1916 die Pflasterung der Hauptstraßenrampe und im Anschluß daran die Pflasterung der neuen Bruckhausenrampe durchgeführt. Nach Fertigstellung dieser Arbeiten konnte der Verkehr von der alten Brücke zum Bruckhausen über die Ersatzstraße und die neue Bruckhausenrampe geführt werden. Dadurch war die Fertigstellung des Anschlusses der Hauptstraßenrampe an die neue Brücke unter Herstellung einer provisorischen Stützmauer zur Trennung der hochliegenden neuen, gegen die tiefliegende alte Fahrbahn möglich. Diese sämtlichen mit dem gleichen Stadtratsbeschuß genehmigten Herstellungen, einschließlich der Anschüttung und Pflasterung des Brückenkopfplateaus, waren Mitte November 1916 vollendet.

Am 2. Dezember 1916 konnte die fertiggestellte Hälfte der neuen Brücke dem Verkehr übergeben werden.

Nach dem Gesetz vom 27. Juli 1912, R. G. Bl. Nr. 177, beziehungsweise dem Gemeinderatsbeschuß vom 24. Oktober 1911, geht das beim Abbruch der alten Floridsdorfer Brücke gewonnene Material unentgeltlich in das Eigentum der Gemeinde über. Mit dem Beschuß vom 22. Oktober 1913 hat der Stadtrat den Verkauf des Alteisens der Floridsdorfer Brücke genehmigt. Die Ausschreibung bezog sich auf rund 42.000 q Alteisen. Davon wurden bisher rund 30.000 q verkauft. Entsprechend dem Stadtratsbeschuß vom 15. März 1917 wurden die bei der Brückenabtragung gewonnenen Graugußmaterialien, weiters die für die Wiederverwendung geeigneten Konstruktionsteile, wie Geländer, Träger, Kabelleitern und dergleichen, bisher im Gesamtausmaß von 1400 q für Zwecke der Gemeinde vom Verkauf ausgeschieden. Ein Teil des Geländers kam bei der neuen Aspernbrücke zur Verwendung.

Hinsichtlich einiger während der Bauausführung neu aufgetretener Kostenfragen wurde zwischen der Donau-Regulierungskommission und der Gemeinde Wien ein Übereinkommen getroffen, das mit dem Gemeinderatsbeschuß vom 13. August 1918 genehmigt wurde.

Die Übereinkommen hinsichtlich der Unterfahrung der Brücke durch die Donauuferbahn zwischen der Staatsbahndirektion Wien und der Donau-Regulierungskommission, sowie der Gemeinde Wien wurden mit dem Stadtratsbeschuß vom 14. Juli 1914 und dem Gemeinderatsbeschuß vom 20. Oktober 1919 genehmigt.

Andere Donaustrombrücken. Hinsichtlich der von der Gemeinde angestrebten weiteren Donaustrombrücken ist in der Berichtszeit ein Fortschritt nicht zu verzeichnen gewesen.

Auch die Verhandlungen über das Projekt für die Verbreiterung der Rampe der Kronprinz-Rudolf-Brücke sind noch nicht zum Abschluß gelangt.

Im Jahre 1916 wurde vom Stadtbauamt ein Entwurf für den Umbau der Kronprinz-Rudolf-Brücke ausgearbeitet.

**Brücke über die Alte Donau im Zuge der Wagrame-
rstraße (ehemalige Ragrauer Reichsstraße).** Mit dem Beschuß des Stadt- und Gemeinderates vom 26. und 27. Februar 1914 hat die Gemeinde Wien dem vom Ministerium für öffentliche Arbeiten ausgearbeiteten Entwurf

für den Umbau dieser Brücke mit dem beiläufigen Kostenersfordernis von 823.000 K zugestimmt.

Mit Rücksicht auf die Überführung der städtischen Straßenbahn, sowie der städtischen Gas-, Kabel- und Wasserleitungen hat sich die Gemeinde bereit erklärt, 27% des tatsächlichen Aufwandes für den Brückenbau beizutragen.

Außerdem hat die Gemeinde übernommen:

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 Geleisen der städtischen Straßenbahnen und von städtischen Rohr- und Kabelleitungen auf der Brücke und den Rampen.
3. Die Kosten der Beleuchtungskörper der seinerzeitigen Beleuchtung nach Maßgabe des Erfordernisses und die Kosten einer allfälligen, über das gewöhnliche Maß hinausgehenden architektonischen Ausgestaltung der Brücke.
4. Die Kosten der Erhaltung eines 550 m breiten Gleisstreifens der Fahrbahn, sowie einen Beitrag im Ausmaß von 30% zu den sonstigen gesamten Erhaltungskosten der Brücke.

Der Bau war durch die Staatsverwaltung zu führen; es stand jedoch der Gemeinde Wien frei, zu den einzelnen Amtshandlungen (Materialübernahme, Bauabnahmen, Probebelastung) fallweise städtische Organe zu entsenden.

Mit den Bauarbeiten wurde am 8. Juli 1914 begonnen, doch wurden dieselben mit Rücksicht auf die Kriegseignisse bald eingestellt. Auf Grund der vom Ministerium genehmigten Aufzahlungen hat die Unternehmung die Bauarbeiten am 9. September 1914 wieder aufgenommen.

Im Fortschritt der Bauarbeiten mußte, um die Kammung der Grundpfeile zu ermöglichen, ein Teil des Tragwerkes der alten Brücke unter den Geleisen der Straßenbahn abgetragen werden. Der Straßenbahnverkehr über die Brücke mußte daher vom 15. April 1915 an eingestellt werden; es wurde jedoch ein Umsteigeverkehr ermöglicht. Nach Durchführung der Wiederinstandsetzung des Holztragwerkes wurde am 26. Jänner 1916 der Verkehr der Straßenbahnwagen über die Brücke wieder aufgenommen.

Mit dem Stadtratsbeschluß vom 23. März 1916 wurde festgesetzt, daß von dem durch die Gemeinde Wien zu leistenden Beitrag zum Umbau der Brücke 59% von den städtischen Straßenbahnen, 5% von den städtischen Elektrizitätswerken, 3% von den städtischen Gaswerken, 3% von der Hochquellenleitung und 30% vom Brückenbaukonto zu tragen sind.

Mit dem Stadtratsbeschluß vom 12. Oktober 1916 hat sich die Gemeinde Wien grundsätzlich mit einer Aufzahlung auf die vertragsmäßigen Kosten des eisernen Oberbaues der Brücke einverstanden erklärt.

Wegen Mangel an Arbeitern mußten die Unterbauarbeiten öfters unterbrochen werden; die Arbeiten schritten daher nur langsam vorwärts. Auch die Aufstellung des eisernen Tragwerkes verzögerte sich; sie wurde im September 1917 begonnen und dauerte bis April 1918. Während der Montierung konnten auch die Unterbauarbeiten zu Ende geführt werden.

Hierauf erfolgte die Vollendung der Brückenfahrbahn und Gehwege und die Fertigstellung der Rampenanschüttung. Nun konnten die Straßentrampen hergestellt werden. Da aber 12 m breite Rampen, zu deren Ausführung die

Staatsverwaltung vertragsmäßig verpflichtet war, zu schmal waren, wurden Verhandlungen wegen des Baues breiterer Rampen eingeleitet. Die Staatsverwaltung stimmte zu, nur muß die Gemeinde die erhöhten Kosten tragen.

Mit den Beschlüssen des Stadtrates und des Gemeinderates vom 25. April, beziehungsweise 14. Mai 1918 wurde dem bauamtlichen Entwurf für die Ausführung dieser Brückenrampen zugestimmt und ferner das 183.291 K betragende Kostenerfordernis und das Übereinkommen zwischen der Reichsstraßenverwaltung und der Gemeinde Wien wegen Leistung eines Beitrages seitens der Reichsstraßenverwaltung von 108.312 K zu oberwähnten Kosten genehmigt.

Der Stadtrat hat weiters mit den Beschlüssen vom 9. und 19. August 1918 die Mehrforderungen der Unternehmer für die Herstellung der Asphaltierung und für die Ausführung der Unterbauarbeiten unter gewissen Bedingungen grundsätzlich genehmigt.

Am 16. Oktober 1918 fand die Belastungsprobe der neuen Brücke mit günstigem Ergebnis statt. Hierauf wurde der Verkehr über das Objekt eröffnet.

Im Sommer 1919 wurden die Arbeiten zur Vollendung der wienseitigen Brückenrampe, deren Durchführung erst nach Abtragung des alten, für die Überführung der Straßenbahn dienenden Tragwerkes möglich war, in Angriff genommen.

2. Donaufanalbrücken.

Brigittabrücke. Am 16. Mai 1914 fand die wasserrechtliche Verhandlung über den Vorentwurf für den Umbau der Brücke statt, dessen Genehmigung ohne Einwendung erfolgte.

Mit dem Beschluß vom 15. Mai 1914 hat der Gemeinderat den Vorentwurf mit dem näherungsweise veranschlagten Kostenbetrag von 1,610.000 K genehmigt.

Im Dezember 1914 wurde die eisenbahnbehördliche Genehmigung des Entwurfes für die Überführung der Stadtbahn im Zuge der Zufahrt zur Notbrücke eingeholt.

Das Stadtbauamt hat die Pläne und sonstigen Ausschreibungsbehele für den Umbau der Brücke und die zur Aufrechterhaltung des Fuhrwerks- und Straßenbahnverkehrs während der Zeit des Umbaues erforderliche Notbrücke sowie für einen zur Überführung der auf der alten Brücke vorhandenen Leitungen und zur Aufnahme des Fußgängerverkehrs während der Bauzeit bestimmten Notsteg ausgearbeitet. Diese Entwürfe wurden vom Stadtrat mit dem Beschluß vom 21. Jänner 1915 genehmigt und es wurde zugleich verfügt, daß die Vergabung unter Einladung besonders namhaft gemachter Firmen im Wege einer beschränkten Anbotsverhandlung zu erfolgen hat.

Von den im Sinne des erwähnten Stadtratsbeschlusses zur Anbotstellung eingeladenen Firmen hat sich nur die Brückenbauanstalt R. Ph. Wagner-L. & J. B i r o & A. K u r z bereit erklärt, unter gewissen Bedingungen die Ausarbeitung eines Entwurfes für den Brückenumbau zu übernehmen. Das Anbot der genannten Firma wurde mit dem Stadtratsbeschluß vom 2. August 1917 angenommen. An dem von der Firma im Juli 1918 vorgelegten Entwurf waren Abänderungen und Ergänzungen vorzunehmen. Ende Juni 1919 hat die Firma den richtiggestellten Entwurf für den Unterbau und für das eiserne Tragwerk neuerdings vorgelegt.

Das Staatsamt für Verkehrswesen hat in Würdigung der seitens des Magistrats geltend gemachten Gründe die Frist für den Umbau dieser Brücke bis 1. Juli 1920 erstreckt.

Marienbrücke. Die im Juni 1914 abgeschlossene Abrechnung für den Bau der Marienbrücke ergab gegenüber dem genehmigten Gesamtkostenfordernis von 898.607 K eine Ersparung von 26.940 K.

Mit dem Beschluß vom 10. September 1914 hat der Stadtrat den vom Stadtbauamt ausgearbeiteten Entwurf für die Abtragung der provisorischen Schwebegalerie bei der Marienbrücke und die Herstellung der endgültigen Fassade am flußauswärtigen linksufrigen Widerlager mit dem Kostenbetrag von 19.205 K genehmigt.

Das auf der provisorischen Schwebegalerie auf der Marienbrücke befindliche eiserne Geländer wurde mit dem Beschluß des Stadtrates vom 17. Dezember 1914 der Donauregulierungskommission zur Herstellung ihres Geländers auf der neuen Vorkaisstützmauer unentgeltlich überlassen.

Die Arbeiten wurden am 8. März 1915 begonnen und mit Ende Juni 1915 vollendet.

Ferdinandsbrücke. Die Schlußabrechnung über sämtliche Bauherstellungen wurde seitens der Stadtbuchhaltung im April 1914 beendet. Die Gesamtkosten für den Brückenumbau betragen 1.960.966 K. Gegenüber der genehmigten Bausumme wurde eine Ersparung von 137.229 K erzielt.

Aspernbrücke. Im Winter und Frühjahr 1914 wurde das Eisenbetontragwerk der vier Senkfaßen für die Gründung der Uferpfeiler hergestellt. Diese Arbeiten mußten — um den festgesetzten Vollendungstermin einhalten zu können — zum Teil bei Temperaturen von 2 bis 5 Grad Kälte durchgeführt werden. Es war deshalb erforderlich, besondere Vorkehrungen zum Schutze des Betons gegen Kälteeinwirkung zu treffen. Die Absenkung der Senkfaßen bis auf den tragfähigen Baugrund, beziehungsweise die Gründung der Uferpfeiler in einer Tiefe von 450 m unter Nullwasser im Donaukanal erfolgte in der Zeit von Mitte März bis Anfang Juni 1914. Der Aufbau der Pfeiler wurde mit der Verfehlung der granitene Auflagequader Anfang September 1914 beendet.

Nach durchgeführtem Erdaushub und Abbruch des Mauerwerkes der alten Aspernbrücke wurden im April und Juni 1914 die an den beiderseitigen Vorkais vorgesehenen Brückenendwiderlager auf 2 m unter Nullwasser gegründet und deren Aufbau im Dezember 1914 vollendet.

Der Entwurf für den Unterbau und für das eiserne Brückentragwerk wurde vom Eisenbahnministerium mit den Erlässen vom 15. April und 23. Mai 1914 genehmigt. Das Montierungsgerüst, zu dessen Aufstellung die Statthalterei mit dem Erlaß vom 15. Oktober 1914 die wasserrechtliche Bewilligung erteilt hat, wurde im Winter 1914/15 errichtet.

Die in Aussicht genommene Frist für den Montierungsbeginn konnte jedoch wegen des durch die Kriegsverhältnisse verursachten Mangels an Schloßern nicht eingehalten werden.

Der Aufbau der an den Brückenköpfen geplanten Postamente konnte, weil es an entsprechenden Arbeitskräften fehlte, und weil aus gleicher Ursache die Steinlieferungen durch längere Zeit ausblieben, nur langsam fortgeführt und erst im Herbst 1916 vollendet werden. Auf die Postamente wurden die von der

alten Aspernbrücke abgetragenen und durch den akademischen Bildhauer Karl Scherzef auf Grund des Stadtratsbeschlusses vom 1. Oktober 1914 instand gesetzten Steinfiguren und steinernen Löwen aufgestellt.

Der Stadtrat hat mit dem Beschluß vom 18. März 1915 bestimmt, daß die Benennung „Aspernbrücke“ auch für die neue Brücke beizubehalten ist.

Die Eisenbetonplatten für die beiden Brückengehwege wurden in der Zeit vom Sommer 1916 bis Frühjahr 1917 auf der Baustelle erzeugt.

Über die gleichzeitig mit dem Brückenbau hergestellten Bauausführungen an dem Ausbau der Kai- und Vorkaisütkmauern wird in dem folgenden Abschnitt „Umwandlung des Donaukanals in einen Handels- und Winterhafen“ berichtet.

Mit dem Beschluß vom 31. Mai 1916 hat der Stadtrat dem Ansuchen der bauausführenden Firmen um Übernahme des Koststeiges in die Erhaltung der Gemeinde Wien stattgegeben.

Das eiserne Brückentragwerk war in seinen Hauptteilen zu Ende des Jahres 1915 im Eisenwerk der Firma in Hirschstetten fertiggestellt und zu Beginn des Jahres 1916 auf die Baustelle gebracht worden. Mit der Aufstellung desselben konnte aber erst dann begonnen werden, als vom Kriegsministerium über persönliches Ansuchen des Bürgermeisters die für die Nietarbeit erforderliche Anzahl von Schlossern aus dem Betrieb der Brückenbauanstalt R. Ph. Wagner-L. & J. Biro & A. Kurz freigegeben worden war.

Seit dem im Jahre 1913 erfolgten Abschluß des Bauvertrages zwischen der Gemeinde Wien und den bauausführenden Firmen hatten aber sowohl die Baustoffpreise als auch die Arbeitslöhne eine namhafte Steigerung erfahren. Dem Ansuchen der obgenannten Brückenbauanstalt auf Erhöhung der Einheitspreise für die Aufstellung und Vernietung des eisernen Tragwerkes wurde daher seitens des Stadtrates stattgegeben und es wurde das aus diesem Anlaß erwachsende Mehrerfordernis sowie die Erhöhung des Sachkredits für den Brückenumbau um 100.000 K mit dem Gemeinderatsbeschuß vom 17. Oktober 1916 genehmigt.

Im Winter 1916/17 wurden als Vorbereitungen für den Bau des eisernen Brückentragwerkes der Montierungsstran aufgestellt und die Preßluftanlage eingerichtet. Die Montierung der Haupt- und Querträger wurde im Februar 1917 in Angriff genommen und war im September desselben Jahres so weit gediehen, daß die Eisenbetondecken in die Tragwerke über den beiderseitigen Vorkais eingebaut werden konnten. Infolge der Preis- und Lohnsteigerungen wurden seitens der Unternehmungen auch für die Ausführung der Eisenbetonarbeiten Aufzahlungen beansprucht. Die aus diesem Anlaß beantragte Erhöhung des Sachkredits um 82.000 K wurde mit dem Gemeinderatsbeschuß vom 12. September 1917 bewilligt.

Material- und Bahnverkehrsschwierigkeiten verzögerten den Beginn und die Ausführung der Betonierungsarbeiten derart, daß die Eisenbetondecken erst im Dezember 1917 vollendet werden konnten.

Die Fahrbahntafel sowie das Tragwerk beider Brückengehwege wurden im Sommer 1918 vollendet. Weil das im genehmigten Entwurf vorgesehene Brückengeländer nur mit unverhältnismäßig hohem Kostenaufwand hätte beschafft werden können, wurde auf Grund des Stadtratsbeschlusses vom

22. Juni 1918 das beim Abbruch der alten Kaiser-Franz-Josef-Brücke gewonnene Gelände vorläufig als Brückengelände auf der Aspernbrücke aufgestellt. Aus dem gleichen Grunde wurden an Stelle der entwürfmäßigen Lichtstände solche aus Holz errichtet und vorläufig von der Aufstellung der Beleuchtungsmaße auf der Brücke und von der Ausführung der baukünstlerischen Ausschmückung abgesehen.

Der Entwurf des Stadtbauamtes für die Brückenentwässerung und für die Pflasterung der Brückenfahrbahn und Gehwege mit dem veranschlagten Kostenverfordernis von 535.000 K und die Erhöhung des für den Brückenbau bewilligten Sachkredits um neuerlich 350.000 K wurden mit dem Gemeinderatsbeschluss vom 13. August 1918 genehmigt, so daß sich also der für den Umbau der Aspernbrücke bewilligte Betrag auf 2,583.304 K 57 h erhöhte.

Im September 1918 wurde mit der Herstellung der unmittelbar auf die eiserne Fahrbahn aufzulegenden Betondecke begonnen und es wurde diese Arbeit noch vor Frosteintritt vollendet.

Dadurch wurde es möglich, den Fußgeherverkehr über die Brücke zu leiten und den Notsteg, der zur Ermöglichung des Verkehrs für die Zeit des Brückenumbaus errichtet worden war, aber weit über seine plangemäße Verwendungsdauer in Benützung stand, und dessen weitere Instandhaltung unverhältnismäßig hohe Kosten verursacht hätte, zu sperren und abzutragen (Stadttratsbeschluss vom 21. November 1918).

Über Ansuchen des Magistrats hat die niederösterreichische Landesregierung mit dem Erlaß vom 9. Jänner 1919 die Vollendungsfrist für den Umbau der Aspernbrücke bis 31. August 1919 erstreckt und die Bewilligung erteilt, das Montierungsgerüst für das Tragwerk dieser Brücke bis 1. Juni 1919 im Donaufanal zu belassen.

Das Montierungsgerüst wurde nach beendeter Herstellung des eisernen Brückentragwerkes in der Zeit vom Oktober 1918 bis Februar 1919 abgetragen.

Im Winter 1918/19 wurden die meist in tiefer, also frostsicherer Baugrube herzustellenden Sinckasten und Rohrleitungen der Brückenentwässerungsanlage ausgeführt.

Weil es während des Baues der Brücke nicht möglich war, die zur Erzeugung eines vollwertigen Anstrichmittels erforderlichen Rohstoffe in entsprechender Menge und Güte zu beschaffen, konnte der teilweisen Anrostung des eisernen Tragwerkes nicht wirksam begegnet werden. Es ist aber beabsichtigt, den Brückenanstrich in den für die Erhaltung des Objektes wünschenswerten Zustand zu bringen, sobald Anstrichmittel entsprechender Beschaffenheit zu verhältnismäßigen Preisen zu haben sein werden. Um jedoch die Teile des Tragwerkes, die nach Vollendung der Brücke nicht mehr zugänglich gewesen wären, vor späterhin nicht mehr hintanzuhaltender Verrostung zu schützen, wurden sie mit stadträtlicher Genehmigung vom 24. April 1919 mit einem aus Leinölfirnis erzeugten Anstrich versehen.

Im Frühjahr 1919 wurde auch der Fahrbahnbeton und die in demselben eingebauten Entwässerungsrinnen fertiggestellt und die Gehwegeisenbetonplatten aufgelegt.

Zu Ende der Berichtszeit (30. Juni 1919) waren die Arbeiten zur vollständigen Fertigstellung der Brücke noch im Gange.

Rotundenbrücke (ehemalige Sophienbrücke). Die Vorstudien für den Umbau dieser Brücke wurden im Stadtbauamt durch Ausarbeitung zweier Entwürfe und Vornahme einer Untersuchung des Baugrundes durch Tiefbohrungen fortgesetzt.

Zufolge Stadtratsbeschlusses vom 27. Februar 1914 erklärte sich die Gemeinde Wien vorbehaltlich der Genehmigung des Gemeinderates bereit, falls das Eisenbahnministerium von der Durchführung der mit den Erlässen vom 16. April 1913 und vom 30. Jänner 1914 angeordneten Rekonstruktion der Sophienbrücke, beziehungsweise der angeordneten Verkehrsbeschränkungen absieht, den Umbau der Sophienbrücke mit 1. Juli 1916 in Angriff zu nehmen.

Das Ministerium hat dem Ansuchen der Gemeinde Folge gegeben; der Gemeinderat hat deshalb in der Sitzung vom 22. Mai 1914 grundsätzlich beschlossen, die Brücke umzubauen und die hiefür erforderlichen Vorarbeiten derart zu betreiben, daß mit dem Umbau selbst am 1. Juli 1916 begonnen werden kann.

Dieser Termin konnte jedoch wegen der durch den Krieg und dessen Folgen geschaffenen Verhältnisse nicht eingehalten werden.

Die Fristerstreckungen, um die deshalb alljährlich angefragt werden mußte, wurden von der Aufsichtsbehörde auf Grund eingehender Untersuchungen des Brückentragwerkes bewilligt. Vom Staatsamt für Verkehrsweisen wurde mit dem Erlaß vom 10. Juli 1919 der Termin für den Beginn des Umbaues unter strenger Aufrechterhaltung der bestehenden Verkehrsbeschränkung und unter der Voraussetzung bis 1. Juli 1920 erstreckt, daß der Instandhaltung des Tragwerkes der Brücke eine besondere Sorgfalt zugewendet wird.

3. Bahnüberbrückungen.

Landstraßer-Gürtel-Brücke. Laut Schlußabrechnung stellten sich die Gesamtkosten für den Bau dieser Brücke auf 266.070 K 90 h.

Gehsteg über die Verbindungsbahn im Zuge der Auhofstraße. Mit dem Stadtratsbeschuß vom 1. April 1914 wurde der Entwurf des zwischen der Staatsbahndirektion Wien (namens des Arrars) und der Gemeinde abzuschließenden Vertrages betreffend den Bau und Bestand des Steges genehmigt.

Die Staatsbahndirektion leistet zu dem von der Gemeinde auszuführenden Bau einen Pauschalbeitrag von 12.500 K. Der Gemeinde obliegt die Erhaltung der Steganlage.

Die Ausführung der Erd- und Baumeisterarbeiten und die Aufstellung des Gehsteges beanspruchten die Zeit vom 9. November 1914 bis 12. Juni 1915.

Nach Einbau der Eisenbetonwegplatten wurde am 27. September 1915 die Belastungsprobe des neuen Steges mit anstandslosem Ergebnis durchgeführt. Der Steg konnte nach Vollendung der Anstreicherarbeiten am 23. Oktober 1915 dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Gehsteg über die Verbindungsbahn im Zuge der Rosenhügelgasse. Auf Grund des den Bau und die Erhaltung dieses Steges betreffenden Vertrages zwischen der Gemeinde Wien und der Staatsbahndirektion vom 1. April 1914 hatte die Gemeinde Wien die Errichtung des Steges übernommen und die Staatseisenbahnverwaltung die Hälfte der Baukostensummen von 28.000 K, das sind 14.000 K als Beitragsleistung zu entrichten.

Im Juni 1914 wurde mit den Arbeiten begonnen.

Am 18. Februar 1915 waren sämtliche Arbeiten fertiggestellt und am 19. Februar 1915 konnte der neue Gehsteg der allgemeinen Benützung zugeführt werden.

Gehsteg über die Verbindungsbahn im Zuge der Hießinger Hauptstraße. Infolge der erhöhten Inanspruchnahme der Verbindungsbahn während der Kriegszeit sind die Klagen über die Behinderung des Fußgeherverkehrs an der Niveaufkreuzung im Zuge der Hießinger Hauptstraße immer häufiger geworden; zur Behebung dieses Übelstandes beschloß der Stadtrat in seiner Sitzung vom 7. Jänner 1916 die Herstellung eines provisorischen Gehsteges aus Holz, der so lange bestehen bleiben soll, bis der in Aussicht genommene unterirdische Personendurchgang gebaut werden kann. Mit dem Beschluß vom 24. Februar 1916 hat der Stadtrat den Entwurf des Vertrages zwischen der Staatsbahndirektion Wien und der Gemeinde Wien genehmigt.

Um den berechtigten Ansprüchen der Bevölkerung nach ehester Beseitigung der an der Bahnkreuzung bestehenden Verkehrsschwierigkeiten tunlichst rasch gerecht zu werden, wurden die erforderlichen Herstellungen so vorbereitet und durchgeführt, daß der Steg bereits am 22. Mai 1916 auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der am selben Tag durch die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen vorgenommenen Überprüfung dem öffentlichen Verkehr übergeben werden konnte.

Gehsteg über die Linien der Staatseisenbahngesellschaft im Zuge der Erzherzog-Karl-Straße im XXI. Bezirk. Für die Herstellung eines solchen Gehsteges wurden durch das Stadtbauamt schon im Jahre 1914 allgemeine Vorentwürfe für Ausführung in Holz und in Eisen verfaßt.

Als sich infolge des während des Krieges gesteigerten Bahnverkehrs die Verkehrsabwicklung bei der schienengleichen Bahnkreuzung immer schwieriger gestaltete, wurde der Unterfahrung der Bahngleise wieder nähergetreten. In den hiefür vom Stadtbauamt ausgearbeiteten Vorentwürfen war für die Dauer des Baues der Straßen- und Gehwegunterführung zur Erleichterung des Personverkehrs ein hölzerner Übergangsteg über die bestehenden und projektierten Gleisanlagen vorgesehen. Mit dem Stadratsbeschluß vom 14. Februar 1918 wurde das bezüglich der Arbeitsausführung und Kostenverteilung für die geplante Unterfahrung und für den Notsteg mit der Staatseisenbahnverwaltung getroffene Übereinkommen genehmigt.

Das Eisenbahnministerium hat dem Entwurf für den hölzernen Notsteg zugestimmt.

Mit dem Bau des Steges wurde im Mai 1918 begonnen. Am 21. Oktober fand die Überprüfung des fertigen Steges durch die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen statt. Am selben Tage wurde der Übergangsteg für die öffentliche Benützung freigegeben. Von den 45.600 K betragenden Gesamtkosten hatte die Gemeinde Wien vertragsmäßig zwei Siebentel, das ist 13.028 K 56 h, zu zahlen.

Am e i s g a s s e n b r ü c k e. Diesbezüglich wird auf den Abschnitt „Eisenbahnen“ verwiesen.

Übergangssteg über die Verbindungsbahn im Zuge der Altmannsdorferstraße bei der Station Unter-Hezendorf. Ähnliche Verkehrsbehinderungen wie die, welche die Errichtung des Rosenhügelsteges und des Schönbrunner Tunnels notwendig machten, bestehen auch beim Bahnschranken im Zuge der Altmannsdorferstraße bei der Station Unter-Hezendorf. Außerdem leiden in dieser Station die Fahrgäste insofern, als mangels eines Übergangsteges nur auf einer Seite in beiden Fahrrichtungen ein- und ausgestiegen werden muß und daher Züge in der Richtung Hauptzollamt, um bei den häufigen Zugkreuzungen Unfälle zu vermeiden, die Station überfahren müssen, weshalb die Fahrgäste entweder im Freien ohne Schutz gegen die Unbilden der Witterung warten oder dem einfahrenden Zug nachlaufen müssen.

Es wurde daher in der Gemeinderatssitzung vom 23. Juni 1914 der Antrag gestellt, die Gemeinde Wien möge mit der Staatsbahndirektion zum Zwecke der Errichtung eines Übergangsteges über die Verbindungsbahn im Zuge der Altmannsdorferstraße bei der Station Unter-Hezendorf in Verhandlung treten. Da sich verschiedene Schwierigkeiten ergaben, hat der Stadtrat in seiner Sitzung vom 23. März 1916 beschlossen, von der Errichtung eines Steges vorläufig abzusehen. Als sich jedoch die Verkehrsverhältnisse in der Altmannsdorferstraße bei der Bahnkreuzung infolge des gesteigerten Zugverkehrs immer schwieriger gestalteten, wurde der Plan, einen Steg zu erbauen, wieder aufgenommen — Stadtratsbeschluß vom 11. Jänner 1917 — und vom Stadtbauamt ein diesbezüglicher Entwurf hergestellt. Das Eisenbahnministerium verhielt sich jedoch in der Kostenfrage ablehnend; deshalb wurde vom Stadtrat am 4. Oktober 1917 beschlossen, die Herstellung des Steges dermalen zu unterlassen.

Brücke im Zuge der Krottenbachstraße im XIX. Bezirk. Zur Herstellung der projektierten Straßenbahnlinie durch die Krottenbachstraße hat sich auch der Bau einer neuen Brücke über die Einwölbung der Vorortelinie der Wiener Stadtbahn im Zuge der Krottenbachstraße als notwendig erwiesen.

Der vom Stadtbauamt ausgearbeitete Vorentwurf für diese Brücke wurde mit dem Stadtratsbeschluß vom 16. Mai 1917 genehmigt; zugleich wurde der Magistrat beauftragt, wegen Leistung eines Beitrages zu den Baukosten und wegen der Ausführung der Arbeiten mit der Staatsbahndirektion Wien Verhandlungen einzuleiten.

Mit dem Erlaß vom 9. Juni 1919 hat das Staatsamt für Verkehrswesen zu dem Vorentwurf Stellung genommen und mit Rücksicht auf die bevorstehende Elektrifizierung der Wiener Stadtbahn verschiedene Änderungen des Entwurfes und eine neuerliche politische Begehung verlangt.

Das Stadtbauamt hat daher einen neuen Entwurf für diese Brücke ausgearbeitet. Wegen der hohen Kosten ist aber sowohl die Herstellung der Straßenbahnlinie als der Brückenbau vorläufig zurückgestellt worden.

4. Bahnbrücken.

Personentunnel in der Schönbrunner Allee unter der Verbindungsbahn. Der Vertrag zwischen der Staatsbahndirektion namens des Arars und der Gemeinde über den Bau und die Erhaltung dieses Personendurchganges wurde auf Grund des Stadtratsbeschlusses vom 1. April 1914 abgeschlossen.

Die Baukosten von 53.000 K wurden von der Staatsbahndirektion und von der Gemeinde Wien je zur Hälfte getragen.

Die Bauvergebung und Durchführung oblag der Staatsbahndirektion. Die Gemeinde wurde jedoch bei der Bauausführung durch einen von ihr bestellten Beamten vertreten; sie hatte dann die Erhaltung des fertigen Personendurchganges zu übernehmen.

Die Bauarbeiten wurden am 1. Juli 1914 in Angriff genommen, schritten jedoch wegen Arbeitermangels und sonstiger Schwierigkeiten nur langsam vorwärts, so daß der Personentunnel erst am 23. Oktober 1915 für den Verkehr eröffnet werden konnte.

Unterfahrung der Verbindungsbahn im Zuge der Hiezingner Hauptstraße im XIII. Bezirk. Die Verkehrsschwierigkeiten an der Kreuzung der Hiezingner Hauptstraße mit der Verbindungsbahn, die dadurch verursacht werden, daß diese Kreuzung dermalen in Schienenhöhe erfolgt, sollen künftighin durch Herstellung einer Straßenunterführung mit beiderseitigen Gehwegunterführungen behoben werden. Zunächst soll die linksseitige Gehwegunterführung hergestellt werden.

Das Stadtbauamt hat für diese Anlage einen Entwurf ausgearbeitet; die Staatsbahndirektion hat sich auch bedingungsweise bereit erklärt, zur Herstellung des linksseitigen Personentunnels die Hälfte der Kosten beizutragen, und es hat am 6. Mai 1915 die politische Begehung mit anstandslosem Ergebnis stattgefunden. Wegen der großen Kosten wurde aber die Inangriffnahme des Baues auf den Wiedereintritt günstigerer Verhältnisse verschoben und vorläufig statt des Tunnels im Jahre 1916, wie bereits im früheren Abschnitt berichtet worden ist, ein Übergangssteg errichtet, der derzeit den dringendsten Anforderungen des Verkehrs genügt.

5. Sonstige Brücken.

Dürrwaringbrücke über die Scheibenberggasse im XVIII. Bezirk. Nach der Schlußabrechnung beliefen sich die Gesamtkosten für den Bau dieser Brücke auf 126.159 K 37 h.

Alderbrücke über den Schwechat-Werksbach in Kaiser-Ebersdorf. Laut der Schlußabrechnung stellten sich die Gesamtkosten für diesen Brückenbau auf 57.234 K 47 h.

Alsbachbrücke im Zuge der Franz Karl-Straße und Parkbachbrücke im Zuge der Neuwaldeggerstraße im XVII. Bezirk. Der Umbau dieser beiden Brücken wurde vom Stadtrat am 29. April 1915 genehmigt.

Die Bauarbeiten wurden mit Ende August 1915 begonnen und Anfang Februar 1916 fertiggestellt; sie erforderten 13.590 K für den Bau der Alsbachbrücke und 4522 K für den Bau der Parkbachbrücke.

Die wasserrechtliche Überprüfung der Alsbachbrücke fand am 26. Juni 1918 statt.

II. Erhaltung der Brücken.

1. Donauström- und Donaukanalbrücken.

Gehstege an der Nordbahnbrücke und an der Nordwestbahnbrücke. In den Sommermonaten des Jahres 1914 mußte der

Gehsteg an der Nordbahnbrücke anlässlich der Verstärkung der eisernen Brücken-
tragwände in den letzten drei Fundationsfeldern zeitweise abgesperrt werden.

Während der Kriegszeit waren dann beide Gehstegen aus militärischen
Rücksichten gesperrt.

Im Verwaltungsjahr 1918/19 wurden an beiden Gehstegen kleinere Aus-
besserungsarbeiten vorgenommen.

Kronprinz Rudolf-Brücke. Die Brücke wurde im Jahre 1916
einer Belastungsprobe unterzogen.

Mit dem Beschluß vom 10. Dezember 1914 hat der Stadtrat für Schein-
werfer zur Beleuchtung der Donaubrücken aus Anlaß des Brückensicherungs-
dienstes einen Kredit von 3000 K genehmigt und die unentgeltliche Stromliefe-
rung durch die Elektrizitätswerke bewilligt.

Heiligenstädterbrücke (ehemalige Kaiser Franz Josef-Regie-
rungsjubiläumsbrücke). Die Instandsetzung der Brückendilatation und der Herd-
mauern wurde mit dem Stadtratsbeschluß vom 16. Mai 1918 genehmigt und im
Laufe des Sommers mit dem Gesamterfordernis von 8883 K ausgeführt.

Die Brücke war im Dezember 1915 einer Belastungsprobe unterzogen
worden.

Brigittabrücke. Der Erhaltung dieses Objekts, dessen Umbau von
der Aufsichtsbehörde — wie im vorigen Abschnitt erwähnt ist — vorgeschrieben
wurde, mußte besondere Sorgfalt zugewendet werden. Das eiserne Tragwerk
wurde alljährlich eingehend untersucht und es wurden außerdem in den Jahren
1915, 1916 und 1918 Brückenbelastungsproben durchgeführt.

Augartenbrücke. Im Herbst 1916 wurde mit stadträtlicher Ge-
nehmigung vom 27. Juli 1916 das Fahrbahnpflaster und der Belag beider Geh-
wege erneuert und die Brückenentwässerung mit Kosten von 12.432 K instand-
gesetzt.

Im Mai 1919 wurde die Brücke der vorgeschriebenen Belastungsprobe
unterzogen.

Der geringe Abstand zwischen den Geleisen der Straßenbahn und den
Brückenpfeilern verursachte wiederholt Unglücksfälle. Es wurden deshalb
(Stadtratsbeschluß vom 27. Dezember 1917) die Geleise auf den Brückenrampen
so umgelegt, daß dieser Übelstand nunmehr behoben ist.

Stephaniebrücke. Bei dieser in den Jahren 1894 bis 1895 erbauten
Brücke sind verschiedene größere Ausbesserungsarbeiten nötig geworden, für
deren Ausführung der Gemeinderat am 7. Juli 1914 einen Kostenbetrag von
93.814 K genehmigt hat.

Wegen Mangels an Arbeitern und weil die hohen Preise für Material und
Arbeit zu sparsamster Verwendung zwangen, wurden aber die aufschiebbar
Arbeiten zurückgestellt und nur die ausgeführt, deren zeitgerechte Vornahme
nötig war, um das Eintreten von Schäden zu verhindern, deren künftige Beseiti-
gung nur mit Aufwand größerer Kosten als jetzt zu bewerkstelligen gewesen wäre.

Auf Grund des Stadtratsbeschlusses vom 10. Februar 1916 wurden daher
nur die verwitterten Steinmetz- und Bildhauerarbeiten wieder hergestellt, sowie
die stark verrosteten Beleuchtungsstände instandgesetzt. Die bezüglichen Arbeiten
wurden in der Zeit vom März 1916 bis August 1917 ausgeführt.

Franzensbrücke. Die im Jahre 1913 begonnene Rekonstruktion
dieser Brücke wurde im Jahre 1914 fortgesetzt und vollendet.

Auf Grund des Stadtratsbeschlusses vom 17. März 1914 wurde die elektrische Beleuchtung dieser Brücke mit 16 Glühlampen von je 100 Kerzen Lichtstärke eingerichtet.

Das Brückentragwerk wurde im Dezember 1915 einer Belastungsprobe unterzogen.

Rotundenbrücke (ehemalige Sophienbrücke). Im Jahre 1914 wurde auf Grund des Stadtratsbeschlusses vom 6. März 1914 die Untersuchung und Auswechslung der schadhaften Holzbruckstreu und die Erneuerung des Holzstöckelpflasters auf der Fahrbahn der Rotundenbrücke mit einem Kostenersfordernis von 17.618 K ausgeführt.

In den Jahren 1916, 1918 und 1919 wurde das Tragwerk der Brücke, dessen sorgfältige Instandhaltung vom Staatsamt für Verkehrsweisen wegen der dem Konstruktionsmaterial anhaftenden Mängel besonders vorgeschrieben wurde, eingehend untersucht. Ferner wurde die Brücke in den Jahren 1915, 1916 und 1918 Belastungsproben unterzogen.

Schlachthausbrücke (ehemalige Kaiser Josef-Brücke). Auch an dieser Brücke wurden auf Grund des Stadtratsbeschlusses vom 10. September 1914 in der Zeit vom Oktober 1914 bis Mitte September 1915 verschiedene Ausbesserungsarbeiten mit Kosten von 16.848 K ausgeführt.

Die Brücke wurde im Mai 1919 einer Belastungsprobe unterzogen.

Im übrigen wurden seit Kriegsbeginn an den Donaukanalbrücken Ausbesserungs- und Erhaltungsarbeiten nur insoweit durchgeführt, als sie mit Rücksicht auf die Verkehrsbedürfnisse und die gebotene Instandhaltung des Tragwerkes unbedingt erforderlich waren. Die Kosten für diese laufenden Erhaltungsarbeiten betragen im Jahre 1914/15 rund 4500 K, im Jahre 1915/16 rund 8000 K, im Jahre 1916/17 rund 19.100 K, im Jahre 1917/18 rund 20.300 K und im Jahre 1918/19 rund 59.600 K. An sämtlichen Brücken wurden die zur Feststellung des Bauzustandes erforderlichen Besichtigungen vorgenommen. Außer den bereits angeführten Brücken wurden auch die Marien- und die Ferdinandsbrücke im Jahre 1919 Belastungsproben unterzogen.

2. Wienflußbrücken.

Zufferbrücke (ehemalige Franz Karl-Brücke im XIII. Bezirk). Die notwendig gewordene gründliche Untersuchung des Eisentragwerkes und Belages dieser Brücke, die Auswechslung der Nieten, die teilweise Erneuerung des Holzbelages und die Anstricherneuerung wurden vom Stadtrat am 13. März 1914 mit dem Kostenersfordernis von 6400 K genehmigt; gelegentlich der Durchführung der Untersuchung ergab sich die Notwendigkeit von Mehrarbeiten, zu denen der Stadtrat mit dem Beschluß vom 26. Juni 1914 seine Zustimmung erteilte. Die Kosten von 7000 K für diese Mehrarbeiten wurden vom Stadtrat am 10. Juli 1914 bewilligt.

Die Arbeiten wurden noch im Jahre 1914 beendet.

Reine Ungarbrücke. Die an dieser Brücke vorzunehmenden Ausbesserungsarbeiten wurden vom Stadtrat am 8. Mai 1914 mit einem Kostenersfordernis von 9750 K genehmigt.

Die Herstellungen wurden im Herbst 1914 durchgeführt und abgerechnet.

An den übrigen Wienflußbrücken wurden seit Kriegsbeginn nur die unaufschiebbaren Erhaltungsarbeiten durchgeführt. Das Kostenerfordernis hierfür betrug in der Berichtszeit rund 21.000 K.

Die Tragkonstruktionen der Brücken wurden alljährlich untersucht.

Die Stuben-, Marxer- und die Radežkybrücke wurden im Juni 1919 Belastungsproben unterzogen.

3. Sonstige Brücken.

An der Schmelzbrücke über die Westbahn im XIV. Bezirk waren die im Jahre 1900 erneuerten Schutzwellbleche über dem dritten Geleise schadhast geworden. Zufolge des Stadtratsbeschlusses vom 13. August 1914 wurde dem Ansuchen des damaligen Erstehers um Entlassung aus der Haftpflicht Folge gegeben und sein Anbot, die Ausbesserung zu den feinerzeitigen Erstehungspreisen durchzuführen, angenommen.

Kleine Umpflasterungsarbeiten wurden auf der Landstraßerbrücke und Ungargassenbrücke vorgenommen, am Kleiststeg wurde eine Erneuerung des Pfostenbelages durchgeführt.

Das Brückentragwerk und Geländer der Brücke über den Gröretgraben im Zuge der Zinnergasse wurde ausgewechselt, ebenso wurde ein hölzerner Gehsteg im Zuge des Wiberstraßenweges über das Mühlwasser in Aspern ausgewechselt.

Die Ausbesserung der schadhasten Rauchschutzbleche an den Tragwerken der Brücken und Stege über die Verbindungsbahn wurde mit den Stadtratsbeschlüssen vom 9. August 1917 und 12. Juni 1918 genehmigt. Die Ausführung erfolgte im Jahre 1918; die aufgelaufenen Kosten betrugen 16.184 K.

Im übrigen wurden an den sonstigen Brücken und Stegen die periodisch vorzunehmenden Untersuchungen und die unaufschiebbaren Erhaltungsarbeiten durchgeführt.

Das Kostenerfordernis für die in der Zeit von 1914 bis 1919 ausgeführten Erhaltungsarbeiten beläuft sich auf rund 58.000 K.

Belastungsproben wurden an folgenden Brücken vorgenommen: Flößersteigbrücke im Dezember 1915, Große Marxerbrücke, Landstraßergürtelbrücke und Adlerbrücke im Juni 1919.

E. Wasserstraßen.

1. Donauregulierung.

Hinsichtlich des Umbaues der Floridsdorferbrücke (früher Kaiser Franz Josef-Brücke) — siehe diesbezüglich auch die Verwaltungsberichte über die Jahre 1911, 1912 und 1913 — ist folgendes zu bemerken:

Erste Bauperiode (Fertigstellung der flußabwärtigen Brückenhälfte).

a) Floridsdorfer Landwiderlager. Die flußabwärtige Hälfte des Widerlagskörpers war bis Mitte März 1914 fertiggestellt. Die Flügelbauten werden zufolge Stadtratsbeschlusses vom 17. September 1914 auf Kosten der Gemeinde in breiterer Form aufgeführt. Der flußabwärtige Flügel wurde im Sommer 1915 fertiggestellt.

b) **Inundationsbrücken.** Die Unterbauarbeiten für die flußabwärtige Brückenhälfte wurden im Juli 1914 vollendet. Mit der Montierung der Brückentragwerke wurde Anfang 1914 in zwei Baulosen begonnen. Ende Juni 1914 waren sämtliche Montierungsarbeiten an den Inundationsbrücken beendet und alle Gerüste entfernt. Es wurden sodann die Geländer angebracht und seitens der Gemeinde die Gas- und Wasserleitungen verlegt. Der stromaufwärtige, provisorische Gehweg samt Geländer wurde bis Mitte September 1914 fertiggestellt.

Die Fahrbahnherstellung mit Granitwürfelpflaster wurde im Herbst 1914 begonnen und bis Ende August 1915 vollendet. Die Ausführung des Großteiles der Betoneisengehwegplatten erfolgte bereits 1914. Der Gehweg wurde bis auf die Asphaltierung Ende März 1915 fertiggestellt. Von seiten der Gemeinde Wien wurden auf den Gehwegen die Beleuchtungsmaße aufgestellt und die Kabelzuleitungen gelegt.

c) **Strombrücken.** Die pneumatische Fundierung der restlichen Strompfeiler wurde im Jänner 1914 beendet; damit waren die Druckluftgründungsarbeiten zum Abschluß gebracht. Die Aufbauten sämtlicher Strom- und Trennungspfeiler wurden bis Ende Mai 1914 vollständig durchgeführt.

Mit den Vorarbeiten für die Aufstellung des Tragwerkes über der ersten Stromöffnung (S_1) vom linken Ufer aus wurde Mitte April 1914 begonnen. Die Aufstellung des Baugerüstes, sowie des Laufkranes erfolgte von Mitte Mai bis Mitte August 1914. Die Aufstellung des Tragwerkes selbst wurde Mitte September 1914 begonnen und am 27. März 1915 vollendet. Die Entfernung der Montierungsgerüste wurde Mitte April begonnen, das flußabwärtige Geländer in der Zeit von Mitte April bis Mitte Mai 1915 aufgestellt. Die städtischen Leitungen (Gas- und Wasserleitung) wurden im April 1915 verlegt.

In der Stromöffnung S_2 (II. Öffnung vom linken Ufer aus) wurde mit dem Montierungsgerüst Mitte Mai 1915 begonnen und dieses im September 1915 fertiggestellt. Nach erfolgter Krangleiseübertragung vom Stromfeld S_1 nach S_2 und Herstellung einer Preßluftleitung vom Floridsdorfer Landwiderlager aus bis zum Stromfeld S_2 wurde im Dezember 1915 mit der Montierung des Tragwerkes begonnen. Anfang Juli 1916 konnte der Überbau freigelassen und Ende September fertiggestellt werden, womit die Montagearbeiten der ersten Bauperiode für den gesamten Überbau ihren Abschluß gefunden hatten.

In der Stromöffnung S_3 (III. Öffnung vom linken Ufer aus) wurde die im Dezember 1914 begonnene Aufstellung des Montierungsgerüstes bis Mitte Mai 1915 vollendet, worauf sofort mit der Aufstellung des Tragwerkes begonnen wurde, das bis Ende des Jahres 1915 fertiggestellt war. Im Jahre 1916 erfolgte noch die Abtragung des Obergerüstes und des Schwenkkranes, der auf der neuen Raibrücke aufgestellt war, sowie die Herstellung des stromaufwärtigen, provisorischen Fahrbahnabschlusses samt Abplankung. Das definitive Geländer in den Stromöffnungen S_2 und S_3 wurde in den Monaten März bis September 1916 vollendet.

In der Stromöffnung S_4 (I. Öffnung vom rechten Ufer aus) wurde mit den Vorarbeiten für die Montage anfangs Februar 1914 begonnen. Der

Einbau des Montierungsgerüsts erfolgte von Mitte Februar bis Ende Juni 1914. Anschließend wurde mit der Aufstellung des Tragwerkes begonnen, die bis Ende Oktober 1914 vollendet war. Die Entfernung der Montierungsgerüste erfolgte im November 1914. Im folgenden Jahre erübrigte noch die Herstellung des provisorischen Fahrbahnabschlusses, sowie die Herstellung des definitiven stromabwärtigen Geländers, das Mitte Juni 1915 fertigmontiert war.

d) **K a i b r ü c k e n.** Mit der Montierung der Kaibrücke wurde nach Beendigung der Vorarbeiten Mitte Jänner 1914 begonnen und die stromabwärtige Kaibrückenhälfte bis Ende Juni desselben Jahres fertigmontiert. Die Aufstellung des definitiven Geländers erfolgte im September 1914.

Die Herstellung der Betoneisengehwegplatten auf der Kaibrücke, sowie auf den Strombrückensfeldern S_1 und S_4 , erfolgte in der Zeit von Mitte August bis Ende September 1915. In der Zeit vom März bis November 1916 wurden die restlichen Gehwegplatten hergestellt und der Asphaltbelag auf dem stromabwärtigen Gehweg aller Brücken aufgebracht, welche Arbeit anfangs November 1916 beendet war.

Mit der Fahrbahnherstellung wurde im Stromfeld S_1 zum Jahresbeginn 1916 begonnen, sodann in einem Zuge die Fahrbahn der Kaibrücke und die der übrigen drei Strombrücken hergestellt, so daß am 1. November 1916 sämtliche Arbeiten der ersten Bauperiode beendet waren. Auf der Strombrücke kam als provisorischer Belag Granitkleinschlagpflaster, auf der Kaibrücke Granitwürfelpflaster zur Verlegung. Durch die Gemeinde Wien — Städtische Straßenbahnen wurden die Gleislegungsarbeiten auf den vorgenannten Brücken im Einklang mit der Fahrbahnherstellung vorgenommen.

e) **B r i g i t t e n a u e r R a m p e.** Bis Ende Juli 1914 wurde nebst verschiedenen Vollendungsarbeiten die Anschüttung und Walzung des neuen Rampenteiles durchgeführt. Gegen Ende des Jahres 1914 wurde das stromabwärtige Geländer montiert. 1915 wurde die Pflasterung der neuen stromabwärtigen Rampenhälfte ausgeführt. Im Zuge dieser Arbeiten wurde von der Gemeinde auf der Rampe die Geleiselegung, die Einziehung der Starkstrom- und Beleuchtungskabel, sowie die Aufstellung der Beleuchtungsmaße vorgenommen, womit sämtliche Herstellungen auf der Rampe bewerkstelligt waren.

In der Zeit vom 2. bis 23. November 1916 wurde die Probelastung der ersten Brückenhälfte mit ruhender und rollender Last vorgenommen. Als Probelasten kamen auf beiden Geleisen aufgefahrene 20 t schwere Motowagen der städtischen Straßenbahnen und auf den Gehwegen gleichmäßig aufgeschichtete Pflastersteine zur Verwendung. Auf Grund des in jeder Hinsicht befriedigenden Ergebnisses der Prüfung und Probelastung wurde die Benützbarkeit der Brücke für den öffentlichen Verkehr ausgesprochen. Am 2. Dezember 1916 wurde sodann der Verkehr über die neue Brückenhälfte geleitet und die alte Brücke, die durch 42 Jahre in Benützung gestanden ist, außer Verkehr gesetzt.

Zweite Bauperiode (Herstellung der flussaufwärtigen Brückenhälfte).

Vor allem wurde an die Abtragung der alten Brücke geschritten. Noch im Jahre 1916 wurden auf der alten Brücke alle Leitungen, Straßenbahn- und Beleuchtungseinrichtungen entfernt, das Holzstöckelpflaster abgetragen und mit der Aufstellung eines Hilfsgerüsts für die Abtragung der Inundations-

Brücken begonnen. Mitte April 1917 waren sechs Felder, Ende April 1918 die restlichen sechs Felder vollständig abgetragen und die Abtragungsgerüste wieder entfernt.

Die Unterbauarbeiten der zweiten Bauperiode bestehen zum Großteil im Umbau der Mauerkrone der alten Pfeiler, um diese für die Auflagerung der zweiten neuen Brückenhälfte geeignet zu machen. Im Laufe des Jahres 1917 wurden das Floridsdorfer Landwiderlager (ausschließlich des Flügelanbaues) und die anschließenden sechs Inundationspfeiler in ihrem oberen Teile abgebrochen und neu aufgebaut. Die Pfeileraufbauten der übrigen Inundationspfeiler wurden anfangs Mai 1918 begonnen und anfangs August 1918 fertiggestellt.

Die Aufstellung der Gerüste für die Montierung der Tragwerke in den ersten sechs Feldern der Inundationsbrücke war anfangs Juni 1917 fertig. Auf dem Gerüstplateau wurden schließlich die Krangelaise verlegt und in jedem Baulose zwei Bockkrane von je 10 t Tragfähigkeit errichtet. Der Zutransport der neuen Tragwerke wurde mit Rücksicht auf die Fuhrwerksnot so eingerichtet, daß das gesamte Konstruktionsmaterial durch die Eisenbahn geschoben und auf Rollbahnen bis zur Verwendungsstelle gebracht werden konnte. Das neue Brückenmaterial wurde auf dem am rechten Ufer liegenden Lagerplatz, der mit der Donauuferbahn durch ein Stockgeleise verbunden ist, abgeladen und auf Rollbahnwagen zum Trennungspfeiler zwischen Strom- und Raibrücke gefahren. Hier wurden die Konstruktionsteile von einem Aufzugsfran gefaßt, hochgezogen und auf normalspurige Rollwagen abgeladen. Auf diesen wurden sie sodann über die alte Strombrücke und Inundationsbrücke bis zum Ende des Montagegerüsts der sechs ersten Felder gerollt, von den auf den Gerüsten laufenden Montagekranen übernommen und zur Verfertigungsstelle gebracht.

Nach Fertigstellung der Materialförderanlage wurde anfangs Juni 1917 mit dem Materialzutransport und gleichzeitig mit der Aufstellung der Tragwerke begonnen. Ende September erfolgte die Freisetzung des Überbaues und Ende des Jahres 1917 war die Montierung der ersten sechs Inundationsfelder vollendet. Auf den fertig montierten Überbauten gelangte von Mitte März bis Mitte August 1918 der städtische Gas- und Wasserleitungsrohrstrang zur Verlegung.

An Unterbauherstellungen für die Strombrücken wurden im Jahre 1917 bei zwei Strompfeilern die obersten Schichten des Vorkopfes abgetragen und mit neuen Aufbauten versehen. Die Fundierung für die Vorkopf- und Erkerbauten bei beiden Trennungspfeilern wurde ausgeführt und das Stiegenhaus am linken Ufer bis zum Inundationsterrain, am rechten Ufer bis zum Gehwegniveau der neuen Brücke aufgemauert.

Dem Bauprogramm gemäß wurde in der Stromöffnung S₃ (II. Öffnung von Wien aus) mit dem Umbau der alten Strombrücke begonnen. Zu diesem Zwecke mußte als erste Vorarbeit ein Montagegerüst unter der alten Brücke errichtet werden. Dieser Gerüsteinbau wurde dadurch vereinfacht, daß das Gerüst der ersten Bauperiode seinerzeit in dieser Öffnung belassen worden war, die eisernen Rüstträger daher bloß stromaufwärts überstellt werden mußten.

Ende Februar 1917 wurde mit der Pilotierung der neuen, in der Verlängerung der alten zu errichtenden Soche begonnen; Mitte Juni waren diese

fertig abgebunden. Die Umstellung der eisernen Rüstträger erfolgte derart, daß die Träger von den alten Sochen abgehoben, auf zwei gekuppelte Arbeitsschiffe mit entsprechend hohem Gerüstaufbau aufgelagert, stromaufwärts gefahren und sodann auf die neuen Soche abgesetzt wurden.

Im August 1917 wurde an den Umbau des großen Portalcranes, der schon in der ersten Bäuperiode verwendet worden war, geschritten. Der Kran mußte fast auf das Doppelte seiner früheren Spannweite gebracht werden, da sein stromaufwärtiger Fuß auf der Vorderkante des für die Montage der stromaufwärtigen Brückenhälfte bestimmten Gerüstes, sein stromabwärtiger Fuß auf dem Gehwege der stromabwärtigen Hälfte der neuen Brücke zu laufen hat, und er somit nicht nur die neue, sondern auch die alte Brücke überspannen mußte. Schon im Jahre 1916 wurde der Kranträger auf die Hauptträger der neuen Brücke aufgelagert und das abwärtige Krangelaise auf den Gehweg der neuen Brücke verlegt. Im August 1917 wurde sodann der Kranträger im freien Vorbau beiderseits verlängert und um rund 5 m stromaufwärts verschoben, weiters der abwärtige Kranfuß ohne Störung des Gehwegverkehrs auf Schiffen zugebracht, hochgezogen, in großen Teilen montiert und an den Kranträger angeschlossen. In gleicher Weise wurde der stromaufwärtige Kranfuß zugestellt, auf dem Gerüstplateau montiert und mit dem Kranträger verbunden. Nach erfolgter Herstellung der elektrischen Einrichtung war der Kran Mitte Oktober 1917 betriebsfähig. Schon vorher war mit dem Abbruch der alten Brücke in dieser Öffnung begonnen worden. Mit Zuhilfenahme des Cranes konnte diese Arbeit beschleunigt und Mitte Dezember 1917 beendet werden. Die Deponierung des Altmateriales erfolgte am rechten Ufer.

In der ersten Hälfte des Jahres 1918 erfolgte der Zutransport des Konstruktionsmaterials für den neuen Bogenträger. Die Aufstellungsarbeiten konnten jedoch infolge Verzögerungen in der Anarbeitung der Fahrbahnkonstruktion nicht in Angriff genommen werden.

In der Stromöffnung S₂ (II. Öffnung vom linken Ufer aus) wurde die Abtragung anfangs 1918 begonnen und bis April 1918 beendet. Gleichzeitig mit dieser Arbeit bewerkstelligte die Unternehmung die Herstellung der Kranbahnanlage am definitiven stromabwärtigen Fußweg dieser Stromöffnung und den Umbau des Laufcranes.

Diesbezüglich wäre zu erwähnen, daß die Abtragung der alten Brückenöffnung auf dem schon Ende 1917 fertiggestellten Gerüst von beiden Enden aus vorgenommen wurde, während der mittlere Teil derselben vorläufig zur Aufstellung eines Holzgerüstes für den Kranumbau diente. Auf diesem Gerüst vollzog sich nun die Verstärkung und stromaufwärtige Verlängerung des Kranträgers. Da der stromabwärtige Kranfuß schon im Jahre 1916 eingebaut und provisorisch am stromabwärtigen Gehweg der im Verkehr stehenden Strombrücke — zwischen beiderseitigen Abplankungen abgestützt — bereit stand, erfolgte nunmehr nach dem Einbau der Kranträgerverlängerung die von oben nach unten stückweise vorgenommene Anmontierung des stromaufwärtigen Fußes und die Einrichtung der Leitungen. Inzwischen wurde auch die Kranbahnanlage am stromabwärtigen Gehwege samt den beiderseitigen Abplankungen über die ganze Stromöffnung fertiggestellt und es konnte mit dem seit Anfang April 1918 be-

triebsfähigen Laufkran der restliche Teil des bestehenden Tragwerkes entfernt werden. Das Alteisenmaterial wurde am linken Stromufer deponiert.

Das mit Bahn seit März 1918 anrollende Material für die Fahrbahnkonstruktion für den stromaufwärtigen Überbau in der Öffnung S₂ wurde mit der beim Bau der Innundationsbrücken geschilderten Förderanlage zur Verwendungsstelle gebracht. Anfangs Mai 1918 wurde mit der Montierung der Fahrbahnkonstruktion begonnen; diese wurde bis Ende Juli 1918 und die Aufstellung des definitiven stromaufwärtigen Bogenträgers bis Ende Juni 1919 vollendet.

In der Öffnung S₁ und S₄ (I. und IV. Öffnung vom linken Ufer aus) gelangten nur die zur Freilegung für den Umbau der Pfeiler notwendigen Arbeiten (bestehend in der Herstellung von Abstützjochen, Anheben der alten Brücke und der Abstützung auf diese Joche) zur Ausführung.

Die Unterbauarbeiten an der Raibrücke und Brigittenauer Rampe bestanden in der Herstellung der stromaufwärtigen Verlängerung von sechs alten Raibrückenpfeilern und Verfestigung der Sockelschichten, im Abbruch der Mauerkrone der Rampe, Neuherstellung der Stirnmauer und Aufbau der Längsmauern.

Die Vorarbeiten für den Abbruch der alten Raibrücke wurden anfangs 1917 in Angriff genommen; daran anschließend wurde die Demontierung durchgeführt und Mitte März 1917 beendet. Die Aufstellung der Montierungsgerüste wurde in der Zeit von Anfang April bis Mitte Mai 1918 durchgeführt und sodann gleich mit der Montierung der stromaufwärtigen Raibrückenhälfte begonnen, die im Herbst 1918 vollendet war.

III. Fahrbahnerhaltung auf der dem Verkehr übergebenen flußabwärtigen Brückenhälfte.

Bedeutende Schwierigkeiten bot die Instandhaltung des provisorischen Kleinschlagpflasters auf der Strombrücke, das dem starken Verkehr mit schweren, eisenbereiften Lastkraftwagen nicht standhielt und schon im Februar 1917 (also zwei Monate nach Verkehrseröffnung) umfangreiche Ausbesserungsarbeiten erforderte. Demnach schien es geboten, das Kleinschlagpflaster durch eine andere Pflasterart zu ersetzen. Es wurden zunächst Probepflasterungen mit Granitwürfel und Holzstöckel in den Monaten April bis Mai durchgeführt. Auf Grund mehrwöchentlicher Beobachtungen wurde beschlossen, im Bereich des provisorischen, nach dem Umbau der Brücke zu entfernenden Straßenbahngleises die Granitwürfelpflasterung, im Bereich des definitiven Straßenbahngleises aber die Holzstöckelpflasterung auszuführen. Die Arbeitsdurchführung erfolgte im Laufe der Monate August und September 1917.

Die starke Inanspruchnahme der verhältnismäßig schmalen Strombrückenfahrbahn, ganz besonders aber die Unterteilung derselben durch die vier Schienenstränge der Straßenbahn waren die Ursache, daß sich die Granitsteinerstampflasterung schon nach einer rund halbjährigen Benützung in einem solchen Zustand befand, daß an eine Auswechslung durch Holzstöckelpflaster trotz der höheren Herstellungskosten geschritten werden mußte.

Bis Ende Juni 1918 konnte nur die Holzstöckelpflasterung zwischen beiden Geleisen (Mitteltrog) und im Bereiche des definitiven Geleises im Stromfelde

S₂ durchgeführt werden. Im Frühjahr 1919 wurde die Holzstöckelpflasterung auf den übrigen Flächen der Strombrückenfahrbahn mit Ausnahme des flußaufwärtigen Bandels ausgeführt.

IV. Brückenmehrkosten.

Im Jahre 1916 sah sich die Donauregulierungskommission außerstande, die durch die Kriegsverhältnisse hervorgerufenen außerordentlich hohen Mehrforderungen der beim Brückenbau beschäftigten Unternehmungen aus den ihr gesetzmäßig zur Verfügung stehenden Mitteln zu decken; sie mußte daher trachten, durch besondere Transaktionen (vorläufige Deckung aus den vorhandenen Beständen und Belehnung der Kriegsanleihe der Donauregulierungskommission) wenigstens so viel Mittel bereitzustellen, um die dringlichsten Arbeiten fortführen zu können. Der Gemeinderat hat auch mit dem Beschluß vom 17. Oktober 1916 dem Vorschlag der Donauregulierungskommission, daß das sich ergebende Mehrerforderniß von 2.600.000 K (gegenüber dem für den Bau genehmigten Betrag von 12.000.000 K, zu dem die Gemeinde Wien einen Betrag von 4.000.000 K zu leisten sich verpflichtete) aus den nach dem 1. Jänner 1920 sich ergebenden eigenen Einnahmen des Donauregulierungsfonds gedeckt werden solle, zugestimmt.

Der während der Kriegszeit herrschende Arbeitermangel und die insbesondere nach Kriegsende mehr und mehr wachsenden Lohnsteigerungen und Preiserhöhungen für alle Materialien verlangsamten die Arbeiten derart, daß die Fertigstellung dieser so wichtigen Brücke auf Jahre hinausgeschoben ist. Näheres darüber wird im nächsten Verwaltungsbericht mitgeteilt werden.

In der Plenarversammlung der Donauregulierungskommission vom 13. März 1914 wurde genehmigt, daß die Anzahl der beschließenden Mitglieder der Kurie der Gemeinde Wien um ein Mitglied (von fünf auf sechs Mitglieder) vermehrt werden soll. In der Gemeinderatssitzung vom 27. März 1914 wurde daraufhin Bürgermeister Dr. Richard Weiskirchner als sechster Vertreter der Gemeinde Wien in der Donauregulierungskommission gewählt.

In Ansehung der Hochwasserschutzmaßnahmen für Wien wurde in der Plenarsitzung der Donauregulierungskommission vom 2. Juli 1914 beschlossen, einen Wettbewerb in der Art auszuschreiben, daß den Ideen freier Spielraum gelassen wird, daß aber phantastische Entwürfe hintangehalten werden. Das technisch-administrative Komitee der Kommission wurde mit der Ausarbeitung des Ausschreibungsentwurfes betraut.

In der gleichen Sitzung wurde die Begebungsvorlage für die Abgrabung des Inundationsgebietes auf den richtigen Stromquerschnitt bei Verstärkung der beiderseitigen Dämme mit dem Kostenbetrag von 5.000.000 K genehmigt und beschlossen, die Gemeinde Wien zu ersuchen, den Entwurf über die Hebung der Scheitellinie durch das Wiener Stadtbauamt im Einvernehmen mit der Bauverwaltung der Donauregulierungskommission auf Kosten der Kommission ausarbeiten zu lassen.

In der Plenarsitzung der Donauregulierungskommission vom 14. August 1914 wurde beschlossen, die Abgrabung des Inundationsgebietes auf den Normalquerschnitt in eigener Regie auszuführen und diese Arbeiten in der Strecke unterhalb der Stadlauerbrücke sofort zu beginnen; hiefür wurde vorläufig ein Kredit

von 3,000.000 K genehmigt. Wegen der Arbeiten oberhalb der Stadlauerbrücke waren noch Verhandlungen mit dem Militärkommando zu pflegen.

Die Arbeiten wurden Ende August 1914 mit einem durchschnittlichen Arbeiterstand von 500 Mann in Angriff genommen, mußten jedoch Ende September wieder unterbrochen werden.

Bezüglich der Einzelheiten der Durchführung der Abgrabungsarbeiten als Notstandsarbeiten wurden in der Plenarsitzung vom 6. November 1914 weitere Beschlüsse gefaßt.

Die Wiederwahl der Gemeinderäte Franz Eigner und Benzel Oppenberger zu Mitgliedern der Donauregulierungskommission wurde in der Plenarsitzung dieser Kommission vom 6. November 1914 zur Kenntnis genommen.

In der gleichen Sitzung erklärte sich die Donauregulierungskommission bereit, den ihr gehörigen Landungsplatz unterhalb der Stadlauerbrücke an den Bayerischen Lloyd zu verpachten und mit diesem die Verhandlungen über die Einzelheiten der Bedingungen des Pachtvertrages einzuleiten. Die Verpachtung wurde dann mit dem Beschluß der Kommission vom 22. April 1915 genehmigt.

Für die Arbeiten zur besseren Sicherung Wiens gegen Hochwasser wurde nach dem summarischen Rechnungsabluß der Donauregulierungskommission im Jahre 1914 ein Betrag von 161.819 K verausgabt.

Unter den größeren Hochwasserschutzbauten ist die Vollendung der im Jahre 1913 begonnenen Rekonstruktion des Dammgefüges zwischen Lulln und Altenburg zu erwähnen.

Im übrigen wurde hauptsächlich die Fortsetzung der Niederwasserregulierung und die Ausführung jener Erhaltungsbauten, die behufs Vermeidung größerer Schaden oder zur Hintanhaltung von Störungen des Schiffahrtsverkehrs eine Verschiebung auf einen späteren Zeitpunkt ausschlossen, veranlaßt.

Mit dem Beschluß des Stadtrates vom 29. Juli 1915 wurde der Errichtung des Bauhofes der Donauregulierungskommission nächst der Reichsbrücke zugestimmt.

Die Vollversammlung der Donauregulierungskommission vom 5. August 1915 beschloß, der Gemeinde Wien die für Zwecke der neuen Kühl- und Gefrieranlagen notwendigen Donauregulierungsfondsgrundflächen im Gesamtausmaß von 52.951'24 m² um den Kaufschilling von 2,160.000 K zu verkaufen, und genehmigte den Antrag, die Arbeiten zur Abgrabung des Inundationsgebietes bei Wien vorläufig weiterhin zu sistieren.

Laut Beschluß der Vollversammlung der Donauregulierungskommission vom 6. April 1916 sollte diese ihre Bautätigkeit in diesem Jahre wieder hauptsächlich auf die Förderung des Umbaues der Floridsdorfer Brücke beschränken; in derselben Sitzung wurde nach einem Antrag des Oberkurators Steiner die Baudirektion der Donauregulierungskommission unter Umgangnahme von der seinerzeit beschlossenen Wettbewerbsauschreibung beauftragt, ein Projekt für die Verbesserung des Hochwasserschutzes von Wien auszuarbeiten, das die Abfuhr eines Hochwassers von 14.000 m³ pro Sekunde vorsieht, gleichzeitig jedoch darauf Rücksicht nimmt, daß die linksufrigen Donaugemeinden an den Strom angeschlossen werden.

Weiters wurde der Verkauf von Gründen des Donauregulierungsfonds im Ausmaß von rund 9400 m² an die Gemeinde Wien zwecks Vergrößerung der neuen städtischen Kühl- und Gefrieranlage, sowie die Verpachtung von Fondsgründen im Erdbergermais an die Staatseisenbahnverwaltung zwecks Errichtung eines Massengüterbahnhofes genehmigt; die letztangeführten Gründe waren ursprünglich für Kohlenumschlagplätze an dem zu erbauenden Donau-Oder-Kanal in Aussicht genommen.

Im Interesse einer besseren Ausnützung des rechten Durchstichufers für Landungs- und Ländeplätze wurde in der Sitzung der Donauregulierungskommission vom 27. Juli 1916 die Auflösung der Schiffmühlenkolonie in der Krieau beschlossen und festgesetzt, daß die Kündigung der bezüglichen Bestandsverträge drei Monate nach dem Friedensschluß erfolgen soll.

In der Vollversammlung der Donauregulierungskommission vom 21. Dezember 1916 wurde die vom Gemeinderat in der Sitzung vom 17. November 1916 erfolgte Wahl des Vizebürgermeisters Franz Hoß und des Gemeinderates Heinrich Schmid als Kommissionsmitglieder an Stelle der verstorbenen Gemeinderäte Franz Gräff und Wenzel Oppenberger zur Kenntnis genommen.

Im Jahre 1917 war außer dem Umbau der Floridsdorfer Brücke und der Ausführung von Niedrigwasserbauten am Strome keine Bautätigkeit zu verzeichnen.

In der Sitzung der Donauregulierungskommission vom 17. April 1918 wurde die weitere Förderung des Umbaus der Floridsdorfer Brücke, sowie die baldige Vorlage von Plänen für den Hochwasserschutz Wiens in Aussicht gestellt und die vom Gemeinderat in der Sitzung vom 16. Jänner 1918 erfolgte Entsendung der Gemeinderäte Edmund Melcher und Ferdinand Skaret als Vertreter der Gemeinde Wien in der Kommission zur Kenntnis genommen.

In der Vollversammlung am 18. Juli 1918 legte der Baudirektor der Donauregulierungskommission drei von der Baudirektion ausgearbeitete Entwürfe über den Hochwasserschutz Wiens vor, zu deren Überprüfung die Bestellung eines Ausschusses beschlossen wurde.

In der Sitzung vom 25. Oktober 1918 erklärte sich die Kommission bereit, einem Konsortium, an dessen Spitze die I. Wiener Walzmühle Bonwiller & Co. A.-G. steht, zehn Mühlhaftplätze der Schiffmühlenkolonie für die Errichtung eines mit allen Zweigen der Schälindustrie sich befassenden Unternehmens auf die Dauer von 40 Jahren pachtweise zu überlassen.

Infolge des immer fühlbarer werdenden Mangels an Landungs- und Ländeplätzen im Durchstich erwies sich die Auflassung der Schiffmühlenkolonie als notwendig; die Art und Weise der Auflassung derselben wurde in der Sitzung der Donauregulierungskommission vom 12. Dezember 1918 endgültig bestimmt.

In der Gemeinderatsitzung vom 14. Mai 1918 wurde nach dem Bericht und Antrag des Vizebürgermeisters Hoß zwischen der Gemeinde Wien und der Donauregulierungskommission ein Übereinkommen genehmigt, nach dem die Donauregulierungskommission der Gemeinde Wien zu wirtschaftlichen, insbesondere Approvisionierungszwecken, ferner zu Zwecken der Erbauung von Bedienstetenwohnhäusern der städtischen Straßenbahnen, einer öffentlichen Badeanstalt, weiter zur Schaffung eines entsprechend großen Bauplatzes für die

nächst dem Lagerhaus der Stadt Wien geplanten, Approvisionierungszwecken dienenden Industrieanlagen, die entweder von der Gemeinde Wien selbst oder unter ihrer finanziellen Beteiligung errichtet werden, endlich zum Zwecke der teilweisen Verlegung der Engerthstraße Grundstücke im Ausmaß von insgesamt ungefähr 107.790 m² und außerdem für Rechnung der Gemeinde Wien dem Hans Leinkauf Grundstücke im Ausmaß von 8227 m² um den Kauffchilling von insgesamt 5.069.866 K überließ. Der Kauffchilling ist in 20 gleichen jährlichen Teilbeträgen zu bezahlen; der Gemeinde blieb aber das Recht gewahrt, den Kauffchillingsrest auch vor Ablauf der 20 Jahre auf einmal abzustatten. Die Gemeinde Wien überließ dem Hans Leinkauf außer den oberwähnten Gründen der Donauregulierungskommission im Ausmaß von 8227 m² noch eigene Gründe im Ausmaß von 4675 m², erhielt dafür aber von Hans Leinkauf im Tauschwege zur Durchführung der an der Donau geplanten großen Approvisionierungsunternehmungen dringend benötigte Grundstücke an der Engerthstraße im Ausmaß von 8286 m². Eine Aufzahlung für diesen Grundtausch wurde weder von der Gemeinde noch von Leinkauf geleistet.

In Angelegenheit des Hochwasserschutzes Wiens hat der Stadtrat am 12. Dezember 1918 beschlossen, mit Rücksicht auf die durchzuführende Höherlegung der Dammkrone des Hochwasserschutzdammes, am linken, beziehungsweise der sogenannten Scheitellinie am rechten Donauufer die derzeit genehmigten Höhenlagen der Engerthstraße von der Ausstellungsstraße abwärts bis zur Militärschwimmhalle und der Wehlstraße von der Schwimmhalle bis zur Staatseisenbahnbrücke aufzulassen und dafür die im Bauamtsplan rot eingeschriebenen Noten als endgültige Höhenlagen zu bestimmen, sowie an der Kreuzung der Engerthstraße mit dem zum Lagerhaus führenden Geleise der Donauuferbahn die derzeit vorhandene Höhenlage der Straße bis zum erfolgten Umbau, beziehungsweise der Entfernung der Geleise mit 5'60 m als zeitweilige Höhenlage beizubehalten.

In der Gemeinderatssitzung vom 20. Juni 1919 wurde die Neuwahl der Vertreter der Gemeinde Wien in der Donauregulierungskommission vorgenommen; es wurden die Vizebürgermeister Georg Emmerling und Franz Hoff und die Gemeinderäte Rudolf Müller (I), Ing. Heinrich Schmid, Ing. Richard Seidel und Ferdinand Skaret zu Mitgliedern und die Gemeinderäte Johann Rörber, Franz Siegel und Paul Speiser zu Ersatzmännern gewählt.

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

Die Donauregulierungskommission hat zufolge Beschlusses vom 13. März 1914 wegen Durchführung der Kai- und Stützmauerbauten bei der Aspernbrücke mit der Gemeinde Wien Verhandlungen in dem Sinne eingeleitet, daß die Gemeinde diese Arbeiten gegen ein Pauschale übernimmt. In der gleichen Sitzung wurde das Präliminare für die Umwandlung des Donaukanals in einen Handels- und Winterhafen für 1914, das der Kommission für Verkehrsanlagen bereits mitgeteilt worden war, zur Kenntnis genommen. Nach diesem waren insbesondere die Kai- und Stützmaueranlagen nächst der Aspernbrücke und beim scharfen Eck vorgesehen und außerdem Ausbaggerungen im Donaukanal in Aussicht genommen.

Für den Bau der Stützmauer beim scharfen Eck wurde in der Sitzung der Donauregulierungskommission vom 2. Juli 1914 die Vergebung der Steinlieferung genehmigt und das Präsidium zur Vergebung der übrigen Arbeiten und Lieferungen im Sinne des Beschlusses des technisch-administrativen Komitees ermächtigt.

Die Vergebung der Arbeiten mit dem Kostenbetrag von 39.000 K wurde in der Plenarsitzung der Donauregulierungskommission vom 14. August zur Kenntnis genommen.

Auf Grund der gepflogenen Verhandlungen wurde seitens der Donauregulierungskommission mit dem Plenarbeschuß vom 26. November 1914, seitens der Gemeinde Wien mit dem Stadtratsbeschuß vom 29. Dezember 1914 die Übernahme der Ausführung des auf Rechnung der Kommission für Verkehrsanlagen herzustellenden Baues der Kai- und Vorkaisstützmauern nächst der im Bau befindlichen Aspernbrücke um den Pauschalbetrag von 170.000 K durch die Gemeinde Wien genehmigt. Mit dem letztgenannten Stadtratsbeschuß erfolgte auch die Vergebung der bezüglichlichen Arbeiten.

Die für diesen Bau erforderliche Baggerung an den Ufern des Donaukanals wurde mit dem von der Donauregulierungskommission beigestellten Greifbagger „Wachau“ im Dezember 1914 beendet.

In der Zeit von Jänner bis Ende März 1915 wurden die Kaimauern längs der bereits hergestellten Uferpfeiler der Aspernbrücke ausgeführt. Daran anschließend erfolgte bis Juni 1915 der Anschluß der Vorkaisstützmauern an die beiderseitigen Brückenwiderlager, mit Ausnahme des stromabwärtigen Anschlusses am linken Ufer.

Der letztgenannte Vorkaimaueranschluß und die vier Kaimaueranschlüsse, die erst nach Entfernung des für den Umbau der Aspernbrücke errichteten Notsteges und Montierungsgerüstes hätten ausgeführt werden können, konnten auch, nachdem die angeführten Einbauten entfernt worden waren, vorläufig nicht ausgeführt werden, weil sich die Baukosten unverhältnismäßig hoch gestellt hätten und weil ferner die Gemeinde Wien danach trachten mußte, mit den gering bemessenen Arbeitskräften und Baustoffen (besonders Zement) vor allem den Brückenbau — als das für den öffentlichen Verkehr wichtigere Bauwerk — zu vollenden.

Für die bisher ausgeführten Teile der Kai- und Vorkaisstützmauern hat die Donauregulierungskommission der Gemeinde Wien im März 1916 eine Teilzahlung von 85.000 K geleistet.

Für die Herstellung eines mit 36.000 K veranschlagten Ufereinbaues beim städtischen Strombad „Augartenbrücke“ wurde der Gemeinde Wien durch die Donauregulierungskommission mit dem Beschuß vom 6. November 1914 eine Beihilfe in der Höhe von 6000 K gewährt. Hierbei wurde bedungen, daß die Gemeinde Wien sich verpflichtet, in dem Falle, als bei einer Entfernung des erwähnten Bades die Uferlinie wieder in flüchtiger Trasse hergestellt werden müsse, die Kosten dieser Herstellung zu tragen.

Um eine die Einfahrt in den Kanal behindernde Schotterbank zu beseitigen, wurden seitens der Donauregulierungskommission Baggerungsarbeiten, die mit einem Betrag von 20.000 K genehmigt worden sind, ausgeführt. Die Arbeiten, die im Juli 1914 begonnen wurden, mußten aber nach Förderung

einer Kubatur von 7480 m³ und Erlangung einer für die Schifffahrt genügenden Fahrrinne wegen Mangels an Arbeitskräften wieder eingestellt werden.

Im Voranschlag der Donauregulierungskommission für die Umwandlung des Donaukanals in einen Handels- und Winterhafen für das Jahr 1915 wurde außer der Durchführung der im November 1914 bereits begonnenen Ausführung der Kai- und Stützmauer beim „scharfen Eck“ und der Fortführung der Kai- und Stützmaurbauten bei der Aspernbrücke noch die Erhöhung der Stützmauer am linken Ufer vorgesehen.

Der Bau der Kai- und Stützmauer beim „scharfen Eck“ wurde im Jahre 1915 beendet. Im Frühjahr 1915 wurden neuerdings Baggerungen im Kanaleinlauf und Schleusenkanal, sowie Baggerungen bei dem Notauslaß des Krottenbachkanals in dem für die Schifffahrt unbedingt notwendigen Maße durchgeführt.

Anschließend an die im Dezember 1915 vollendete Herstellung einer Stützmauer an Stelle der provisorischen Schwebegalerie am linksseitigen Endwiderlager der Marienbrücke hat die Donauregulierungskommission im Jahre 1916 die für die Regulierung der oberen Donaufstrecke erforderliche Erhöhung der Vorkaisützmauer am linken Ufer des Donaukanals zwischen Stephanie- und Marienbrücke durchgeführt. Seitens der Gemeinde Wien erfolgte dann die Herstellung des Gehweges längs der Stützmauer.

3. Herstellung des österreichischen Wasserstraßennetzes.

In der Angelegenheit der Erbauung des Donau-Oder-Kanals und aller mit dem Wasserstraßengesetz vom Jahre 1901 zur Ausführung bestimmten Wasserstraßen war zunächst infolge des Kriegsausbruches ein begreiflicher Stillstand eingetreten. Im weiteren Verlauf des Krieges machte sich jedoch die Unterlassung dieser so außerordentlich wichtigen Bauten als ein schwerwiegender Mangel sowohl in volkswirtschaftlicher, als auch in verkehrstechnischer und strategischer Hinsicht sehr fühlbar. In der Reihe derer, die auf sofortigen Ausbau wenigstens des Donau-Oder-Kanals drängten, stand die Wiener Gemeindevertretung stets obenan. In dem Gemeinderatsbeschuß vom 14. April 1916, sowie in dem Ergebnis des Wasserstraßentages vom 20. und 21. Juni 1917 ringt sich dieser Gedanke durch und immer wieder wurde die Wichtigkeit dieser Wasserstraße für Wien betont. Alle diese Bemühungen hatten leider keinen Erfolg und das Kriegsende mit der nachfolgenden politischen Entwicklung hat die Gemeindeverwaltung dann zur völligen Untätigkeit auf diesem Gebiet verurteilt, da ja nunmehr die Wasserstraßenfrage in Mitteleuropa eine Angelegenheit der internationalen Politik und der Einfluß Österreichs auf deren Lösung entsprechend dem Gewicht seiner Stimme in der Weltpolitik sehr gering geworden ist.

Im folgenden wird an der Hand der wichtigsten Stadtrats- beziehungsweise Gemeinderatsbeschlüsse ein Bild der oben geschilderten Entwicklung gegeben.

Gestützt auf die Erfahrungen des Weltkrieges hat sich der Wiener Gemeinderat in seiner Sitzung vom 14. April 1916 mit der Wasserstraßenfrage befaßt und eine Entschliebung angenommen, in der es als zeitgemäß erklärt wurde, schon jetzt an die Vorarbeiten zur Herstellung eines Großschiffahrtsweges von der Nord- und Ostsee bis zum Schwarzen Meer zu schreiten, und in der die Regierung ersucht wurde, die Durchführung einer allen Anforderungen

des Verkehrs entsprechenden Schiffahrtsstraße vom Rhein, sowie von der Elbe und Oder zur Donau und auf der Donau bis zum Schwarzen Meer sicherzustellen und insbesondere die eheste Durchführung des Donau-Oder-Kanals und des Donau-Moldau-Kanals, weiters die Herstellung eines entsprechend leistungsfähigen Schiffahrtskanals vom Rhein über den Main zur Donau, ferner die Fortsetzung und weitere Ausgestaltung der Donauregulierung, sowie die Herstellung ausreichender und technisch vollkommener Lände- und Hafensplätze samt Geleiseanschlüssen, Magazinen, Zollfreilagern usw. zu veranlassen, wobei hinsichtlich der österreichischen Reichshälfte auf die Reichshauptstadt Wien als den Mittelpunkt des Verkehrs und der Güterverteilung gebührend Rücksicht zu nehmen wäre.

Zugleich beschloß der Gemeinderat, eine Tagung der Donaustädte aus Deutschland und Osterreich-Ungarn nach Wien zur Beratung des Rhein-Donau-Kanals einzuberufen.

Mit dem Beschlusse vom 27. April 1916 hat der Stadtrat einem vom n.-ö. Gewerbeverein vorgelegten Entwurf einer Denkschrift, betreffend die Erbauung des Donau-Oder-Kanals, zugestimmt und dessen Mitfertigung durch die Gemeindevertretung genehmigt.

Mit dem Stadtratsbeschlusse vom 31. August 1916 wurde der Teilnahme der Vertreter der Stadt Wien im Wasserstraßenausschuß an der Donaukonferenz in Budapest am 4. September 1916 grundsächlich zugestimmt.

Die in der Gemeinderatsitzung vom 14. April 1916 über Antrag des Bürgermeisters Dr. Weiskirchner beschlossene Wasserstraßentagung war ursprünglich für den Herbst 1916 in Aussicht genommen, mußte aber verschiedener Gründe halber verschoben werden und fand am 20. und 21. Juni 1917 im mittleren Konzerthausaal in Wien statt.

Dieser von den Städten Osterreichs, Ungarns und auch des Deutschen Reiches stark besuchte Wasserstraßentag, auf dem Stadtbaudirektor Ing. Dr. Goldemund über die Geschichte und die Entwürfe der österreichischen Wasserstraßen berichtete, gipfelte in einem Beschlusse, der unter Betonung der wirtschaftlichen Bedeutung des Ausbaues der österreichischen Wasserstraßen deren rascheste Ausführung und Anschluß an die Wasserstraßen des Deutschen Reiches forderte. Es wurde ausgesprochen, daß in erster Linie der Donau-Oder-Kanal herzustellen und mit der Elbe und Weichsel, sowie mit den westgalizischen Kohlenbecken zu verbinden und der Anschluß wichtiger Industrieorte vorzusehen wäre. Ferner wurden auf dem Wasserstraßentag die Ausgestaltung der Regulierung der ganzen Donau, entsprechend den Beschlüssen der Budapester Donaukonferenz vom September 1916, und die tunlichste Förderung der Binnenschiffahrt gefordert, sowie als geeignete Maßnahmen für letztere die Ausgestaltung und Errichtung von Häfen, Länden samt zugehörigen Geleiseanschlüssen, Lagerhäusern usw., der Bau von Werftanlagen, Errichtung von Schifferschulen und endlich die Schaffung einheitlicher rechtlicher Grundlagen für den Binnenschiffsverkehrsverkehr angeregt.

4. Wienflußregulierungsanlagen.

Bei den Rechenanlagen am Wienfluß und am Mauerbach, die bei Hochwasser ständig bedient werden müssen, wurde Gas- beziehungsweise Petroleumstarklicht eingerichtet.

Die am 27. Oktober 1913 begonnenen Arbeiten der Wienflußeinwölbung und Stadtbahneindeckung von der Leopoldsbrücke bis zur Magdalenenbrücke, die auf Grund des mit dem Gemeinderatsbeschuß vom 10. April 1913 genehmigten Übereinkommens zwischen der Gemeinde Wien und der Union-Baugesellschaft, beziehungsweise Wienerberger Ziegelfabriks- und Baugesellschaft, von der Union-Baugesellschaft auszuführen waren, wurden unter der Bauleitung des Wiener Stadtbauamtes fortgesetzt. Auf Grund des Stadtratsbeschlusses vom 4. März 1915 wurde die Wienflußeinwölbung noch um 50 m über die Magdalenenbrücke fluslaufwärts verlängert.

Die Arbeit umfaßte die Herstellung des linksseitigen Widerlagers, die Einwölbung des Wienflusses und teilweise Eindeckung der Stadtbahn in der genannten Strecke. Die Gesamtlänge der Widerlagerherstellung betrug rund 593 m, die Länge der Einwölbung des Wienflusses rund 668 m und die Länge der Stadtbahneindeckung 351 m.

Die Wienflußeinwölbung erfolgte mit Stampfbetongewölben von 17 bis 18 m Spannweite, die Stadtbahneindeckung als Eisenbetondecke mit Spannweiten von 8·10 bis 12·10 m.

Durch die Einwölbung des Wienflusses und die Eindeckung der Stadtbahn wurde eine Fläche von rund 21.000 m² geschaffen, die für Marktzwecke gewidmet wurde.

Die Vollendung der Arbeiten erfolgte am 6. März 1916, worauf die Ausföhrung der Straßendecke und die Herstellung der Marktobjekte in Angriff genommen werden konnte.

In der gesamten Strecke von Hadersdorf-Weidlingau bis zur Mündung des Wienflusses in den Donaukanal wurden die normalen Erhaltungs- und Ausbesserungsarbeiten vorgenommen: Sohlenreparatur, Instandhaltung der Ufermauern und der Gewölbe, Ausräumung und Abfuhr des vom Hochwasser angelandeten Materials. Um den Materialtransport aus den Gefällsstufen leichter bewerkstelligen zu können, wurden letztere längs der linken Raimauer durch Anlage betonierter Rampen für Cabs fahrbar gemacht.

Mit dem Stadtratsbeschuß vom 26. Juli 1917 wurde die Errichtung eines Kinderfreibades in der Wienflußwasserhaltung VII in Hütteldorf, und mit dem Stadtratsbeschuß vom 8. November 1917 die Erweiterung dieses Bades genehmigt. Das vergrößerte Bad ist am 23. Juli 1918 eröffnet worden.

In der Berichtszeit sind im Wienfluß 23 Hochwässer größeren Umfanges eingetreten. Bei weiteren 21 Fällen ist das Hochwasser, bald nachdem es jenen Wasserstand erreicht hatte, bei dem das Alarmsignal ausgelöst wird, abgelauten.

Die Räumungsarbeiten nach diesen Hochwässern sind, soweit dies mit den vorhandenen Arbeitskräften, die zeitweise durch Zuweisung von Kriegsgefangenen verstärkt wurden, möglich war, durchgeführt worden. Die Schottergewinnung konnte besonders in den letzten Jahren infolge Arbeitermangels sehr wenig ausgenützt werden. Es betragen demnach auch die Einnahmen aus der Sand- und Schottergewinnung einschließlich der aus der Verpachtung der Grasschneidung nur rund 27.500 K. Für die Durchführung der unbedingt erforderlichen Erhaltungs- und Räumungsarbeiten wurden aber in der Berichtszeit nahezu 300.000 K verausgabt.

5. Bäche und Gerinne.

Nach der Schlußabrechnung ergibt sich für die Ausführung der mit den Stadtratsbeschlüssen vom 5. Mai und 25. Oktober 1911 genehmigten Sohlen- und Ufersicherungen am Schreiberbach im XIX. Bezirk ein Gesamtkosten-erfordernis von 26.535 K 06 h.

Der nach der im Jahre 1913 erfolgten Genehmigung im Winter 1914 durchzuführende zweite Teil der Sohlen- und Ufersicherungsarbeiten am Gröretgraben im XI. Bezirk, Kaiser-Ebersdorf, wurde im Frühjahr 1914 beendet. Die Schlußkollaudierung fand am 21. Dezember 1914 statt. Die Gesamtkosten betragen 17.106 K 54 h.

Mit dem Stadtratsbeschluß vom 28. April 1914 wurden Ufersicherungs- und Instandsetzungsarbeiten am Schablergraben längs des Jungherrnsteiges im Kahlenbergerdorf mit einem Betrag von 8000 K genehmigt, welche Arbeiten sofort zur Durchführung kamen.

Im XIX. Bezirk wurden außerdem größere Räumungsarbeiten, sowie die Instandsetzung einer Uferwand am Erbsenbach und Uferschutzbauten am Gspöttgraben vorgenommen.

Im XI. Bezirk wurden Räumungsarbeiten und Ufersicherungen am See- schlachtgraben ausgeführt und am Krautgraben begonnen.

Für den bauamtlichen Entwurf zu einer durchgreifenden Ufer- und Sohlen- sicherung am Halterbach im XIII. Bezirk wurde der wasserrechtliche Konsens erteilt, die Ausführung mußte aber mit Rücksicht auf den Kriegsbeginn ver- schoben werden.

Am 29. April 1915 hat der Stadtrat beschlossen, zur Regelung des Alt- mannsdorfergrabens einen Beitrag von 2000 K zu leisten.

Im Jahre 1918 wurden die mit den Stadtratsbeschlüssen vom 11. Juli und 21. November 1918 genehmigten Uferschutzbauten am Erbsenbach im XIX. Bezirk und längs des Wassergrabens an der Noterdstraße im XVI. Bezirk ausgeführt.

Außer den angeführten Herstellungen wurden in der Berichtszeit an den übrigen Bächen und Gerinnen im Wiener Gemeindegebiet noch Erhaltungs- arbeiten geringeren Umfanges durchgeführt und hiesfür rund 94.100 K veraus- gabt, wovon 45.900 K für Räumungsarbeiten aufgelaufen sind und der Rest auf Ufer- und Sohlensicherungen entfällt.

F. Verkehr auf dem Donauström und dem Donaukanal.

1. Donauström.

Die n.-ö. Statthalterei erteilte mit den Erlässen vom 11. April 1914 der I. österreichischen Donausand-Baggerungs-Aktiengesellschaft gegen jederzeit zulässigen Widerruf die Bewilligung zur Benützung der am rechten Ufer des Donauströms zwischen km 9'8 und 10'1 unter Wien gelegenen Lände zum An- legen ihrer leeren Schleppe. Gleichzeitig wurde die der genannten Aktiengesell- schaft mit dem Statthaltereierlaß vom 10. Juni 1899 zugewiesene Strecke am rechten Donauufer bei Stromkilometer 10 unter Wien derart verlegt, daß die Entleerung der städtischen Unratschiffe nunmehr vom Stromkilometer 9'8 unter

Wien stromaufwärts zu erfolgen hat. Auch wurde der genannten Unternehmung gegen Widerruf die Bewilligung zur Sand- und Schotterentnahme aus den Schotterbänken im Donaustrom zwischen Stromkilometer 9 und 39 oberhalb Wien und Stromkilometer 10 und 30 unterhalb Wien erteilt.

Die bisherige, der Gemeinde Wien zugestandene Bewilligung, bei ungünstigem Wetter und stärkeren Nebeln sowie bei Hochwässern im Donaustrom, ausnahmsweise auch im Donaukanal an jenen Stellen, wo das Treppeln noch möglich ist, den Unrat entleeren zu dürfen, wurde aufrechterhalten.

Die Donauregulierungskommission hat mit dem Plenarbeschuß vom 13. März 1914 eine Grundfläche am Freudenauer Winterhafen an die Russia-American-Oil-Company verpachtet und mit dem Beschuß vom 2. Juli 1914 das Projekt für die Errichtung eines Verwaltungsgebäudes im Freudenauer Winterhafen genehmigt.

Der Süddeutschen Donaudampfschiffahrtsgesellschaft wurde mit dem Statthaltereierlaß vom 4. Juni 1914 die Genehmigung zur Herstellung der Fundamente für eine Kranbahn, eine Schiebebühne und für Haftpflöcke am Handelskai im XX. Bezirk, und mit dem Erlaß vom 23. Oktober 1914 die Bewilligung zur Aufstellung dreier Krane, einer Schiebebühne und von 8 Haftpflocken auf ihrer Umschlagstation auf dem von der Gemeinde Wien gepachteten Grund daselbst erteilt.

Der Schiffsverkehr auf der Donau wurde anlässlich des Kriegsausbruches mit der Statthaltereikundmachung vom 11. August 1914 neugeregt; unter anderem wurde in Abänderung der provisorischen Schiffahrts- und Strompolizeiordnung vom 4. November 1910, R. G. Bl. Nr. 201, bestimmt, daß Dampfschiffe sowie alle größeren Fahrzeuge (auch Flöße) die Donaubrüden nur in den vorgeschriebenen Donaubrüdenöffnungen, und zwar: in der Mitte des Fahrwassers zwischen den Brückenpfeilern, keinesfalls aber in unmittelbarer Nähe der Pfeiler passieren dürfen; ferner wurde allen Fahrzeugen (mit Ausnahme der Dampfschiffe) die Fahrt in der Zeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang verboten; auch wurden die Schiffsführer beauftragt, auf Mannschaft und Passagiere ein wachames Auge zu haben, verdächtige Personen zu beobachten, allenfalls zur Ausweisleistung zu verhalten und erforderlichenfalls beim Anlangen der Ortspolizei zu übergeben; schließlich wurde das Stehenbleiben auf den Brüden oder in unmittelbarer Nähe militärisch bewachter Objekte allen Personen verboten.

Die Gemeinde Wien wurde am 16. August 1914 von der n.-ö. Statthalterei verständigt, daß dem Bayerischen Lloyd, Schiffahrtsgesellschaft mit beschränkter Haftung mit dem Sitz in Regensburg, die Konzession zum Betrieb der Schiffahrt auf der Donau für die Dauer von 30 Jahren erteilt wurde und daß der Bayerische Lloyd den Schiffahrtsbetrieb auf der Donau ehestens aufzunehmen beabsichtigt.

Die Ausführung verschiedener Niederswasserbauten im Strom ober Wien sowie das Fortschreiten des Neubaus der Floridsdorfer Brücke über den Donaustrom machten mehrfache Kundmachungen der Statthalterei notwendig, in denen die erforderlichen Einschränkungen und Regelungen des Schiffahrtsverkehrs verfügt wurden.

Mit dem Statthaltereierlaß vom 21. Juli 1914 wurde gegen jederzeitigen Widerruf die Bewilligung zur Vornahme von Ruder- und Schwimmübungen

sowie zur Anbringung eines Landungsfloßes und einer Stiege im Ruchelauer Hafen an einen Privaten erteilt.

Im Jahre 1915 wurde von der Statthalterei eine neue provisorische Dienstvorschrift für die Strommeister auf der Donau und dem Donaukanal erlassen.

In der Stadtratsitzung vom 31. Mai 1917 wurde beschlossen, das Handelsministerium auf die Notwendigkeit der Errichtung einer Schifferschule an der österreichischen Donau zur Heranbildung von Binnenschiffern aufmerksam zu machen.

Gegen die von der Süddeutschen Donaudampfschiffahrtsgesellschaft erbetene Auflassung des öffentlichen Landungs- und Lagerplatzes unterhalb der Floridsdorfer Brücke wurde mit dem Stadtratsbeschuß vom 8. Februar 1917 auf Grund des Ergebnisses des Lokalaugen-scheines vom 28. Dezember 1916 kein Einspruch erhoben.

Die Note der Donauregulierungskommission betreffend Verlängerung des Vertrages der Donaudampfschiffahrtsgesellschaft hinsichtlich des Landungsplatzes Zwischenbrücken wurde in der Stadtratsitzung vom 23. August 1917 zur Kenntnis genommen.

In der Vollversammlung der Donauregulierungskommission vom 20. Dezember 1917 wurde dann dieser Vertrag mit der Donaudampfschiffahrtsgesellschaft betreffend den Landungsplatz Zwischenbrücken auf die Dauer von 10 Jahren verlängert und zugleich im Prinzip die Vergrößerung des Landungs- und Lagerplatzes des „Bayerischen Lloyd“ am Wiener Durchstich genehmigt.

Mit Eingabe vom 6. Oktober 1917 war die Erste Donaudampfschiffahrtsgesellschaft in Wien an die Gemeinde Wien um Pachtung der Ländegründe des „unteren städtischen Bades“ (Kommunalbad Reichsbrücke), das ist am Stromkilometer 0'089 bis Kilometer 0'339 ober Wien, herangetreten; gleichzeitig hat die Gesellschaft bei der Donauregulierungskommission um Bestandsnahme der Ländegründe zwischen Stromkilometer 0'089 ober Wien und Stromkilometer 0'165 unter Wien, derzeit öffentliche Lände, angefragt.

Die Donaudampfschiffahrtsgesellschaft wurde nach Vorbesprechungen zwischen den in Betracht kommenden Behörden und dem Städtischen Elektrizitätswerk aufgefordert, Pläne über die beabsichtigte Ausgestaltung der in Pacht zu nehmenden Gründe und die Erweiterung und Umgestaltung der Anlage „Praterkai“ der Gesellschaft dem Magistrat vorzulegen. Mit der Zuschrift vom 4. Juni 1918 wurden die verlangten Behelfe vorgelegt. Die Überprüfung dieser Vorlage und das Studium der damit im Zusammenhang stehenden Fragen (der Verlegung der im Verwaltungsgebäude des Städtischen Bades untergebrachten Kühlwasserbeschaffungsanlage der Städtischen Elektrizitätswerke [Zentrale Engerthstraße], der Dampfwascherei, endlich des Bauhofes der Donauregulierungskommission und des notwendigen Platzes für den seinerzeitigen Umbau der Reichsbrücke) führten zu weiteren Verhandlungen zwischen dem Stadtbauamt und der Gesellschaft, deren Ergebnis Abänderungsvorschläge waren, die namentlich verkehrstechnische Rücksichten betrafen und eine praktische Lösung der Zufahrtsfragen anbahnen sollten. Diese Änderungen wurden von der Donaudampfschiffahrtsgesellschaft sinngemäß durchgeführt; auch wurden über die zukünftige Verwendung des bestehenden Verwaltungsgebäudes Vorschläge gemacht. Die Verhandlungen konnten jedoch wegen der politischen Entwicklung zu Ende des Jahres

1918 und der Unklarheit der politischen Lage am Donaustrom und somit auch der zukünftigen Stellung der Donaudampfschiffahrtsgesellschaft bis zum Ende der Berichtszeit nicht abgeschlossen werden und es ist die Durchführung dieser Pläne nunmehr wohl überhaupt fraglich geworden.

Ausgestaltung der Wiener Hafenanlagen. Einen Fortschritt in der Frage der Ausgestaltung des Freudenaucr Hafens brachte die Vollversammlung der Donauregulierungskommission vom 17. August 1915 durch ihren Beschluß, an diesem Hafen fünf große Getreidespeicher mit einem Fassungsraum von 1000 t geschütteter oder 2000 t sackierter Ware zu erbauen. Diese Anlage sollte Ende Oktober 1915 schon belagfähig sein und der Gemeinde Wien bis zum Jahre 1948, in dem das Eigentumsrecht des ganzen Freudenaucr Hafens an sie übergeht, verpachtet werden. Für diese Anlage wurde ein Kredit von 600.000 K bewilligt, welcher in der Vollversammlung der Donauregulierungskommission vom 28. Oktober um 160.000 K erhöht wurde. Mit dem Bau wurde sogleich begonnen; am 12. Februar 1916 wurden die Speicher von der Direktion der städtischen Lagerhäuser übernommen und am 1. Mai 1916 der tatsächlichen Benützung zugeführt.

In der Sitzung der Donauregulierungskommission vom 27. Juli 1916 wurde die Pflasterung längs der neuen Speicheranlage genehmigt und der Bericht über den Abschluß der Verhandlungen hinsichtlich des Schlepfbahnvertrages für den Freudenaucr Hafen zur Kenntnis genommen. Aus diesem Vertrag wäre hervorzuheben, daß die Gemeinde Wien — städtische Lagerhäuser ebenso wie die Donauregulierungskommission sowie alle Personen, die sich der Vermittlung eines dieser Faktoren bedienen, zur Beförderung von solchen Gütern berechtigt sein sollen, die nicht durch das Lagerhausregulativ oder die Hafenanordnung ausgeschlossen sind.

In der Gemeinderatsitzung vom 9. Juli 1919 berichtete Vizebürgermeister Höß (wie dem nächsten Verwaltungsbericht vorgehend erwähnt sei), daß die Staatsverwaltung an die Donauregulierungskommission mit dem Ersuchen herangetreten sei, Notstandsbauten auszuführen, um so einer größeren Anzahl Beschäftigungsloser Arbeit zu geben. Die Donauregulierungskommission habe für diesen Zweck zwei Arbeiten in Erwägung gezogen: Erdarbeiten im Inundationsgebiet zum Schutze gegen Hochwässer und eine Erweiterung des Freudenaucr Hafens. Man habe sich für letztere Arbeit entschieden, die einen Kostenaufwand von 1.500.000 K erfordere. Da die Donauregulierungskommission damals nicht über solche Barmittel verfügte, wurde vorgeschlagen, den Betrag vorläufig aus dem Spezialreservecfonds für die Ausgestaltung der Hochwasserschutzmaßnahmen für Wien gegen Rückersatz der entnommenen Beträge samt Zinsen aus den sich nach dem 1. Jänner 1920 ergebenden eigenen Einnahmen des Donauregulierungsfonds zu decken. Der Gemeinderat stimmte diesem Vorschlag zu.

Überfuhren. Der Inhaber der Überfuhrkonzession Rußdorf-Zedlesee, Rudolf Peithner, suchte um Verlängerung dieser Konzession auf weitere fünf Jahre, das ist bis Ende Dezember 1921, nach. Der Stadtrat hat in der Sitzung vom 4. April 1917 gegen die erbetene Verlängerung keine Einwendung erhoben.

Gegen die angeführte Konzessionsübertragung dieser Propellerüberfuhr Rußdorf-Zedlesee an August Bw er z i n a wurde in der Stadtratsitzung vom

4. Juli 1918 unter der Bedingung keine Einwendung erhoben, daß die bestehenden Betriebsvorschriften in Kraft bleiben.

Mit dem Gemeinderatsbeschuß vom 13. Juni 1918 wurde dem Überfuhrinhaber Rudolf Peithner und mit dem Gemeinderatsbeschuß vom 22. Jänner 1919 seinem Nachfolger August Karl Zwerzina eine Beihilfe von je 700 K gewährt.

2. Donaukanal.

Dem österreichischen Motorbootklub wurde mit dem Statthaltereierlaß vom 14. Februar 1914 die Bewilligung zur Aufstellung eines eisernen Kranes zur Hebung von Motorbooten nächst seinem Bootshaus am Donaukanalvorkai im II. Bezirk erteilt.

Anläßlich des Baues der elektrischen Bahn Wien-Preßburg fand am 11. November 1914 eine kommissionelle Verhandlung über die Ausgestaltung der Weißgärberlande statt, wobei die Vertreter der I. Donaudampfschiffahrtsgesellschaft erklärten, dem Magistrat im August d. J. ein Projekt für die Verlegung oder Umgestaltung des Expeditionsplatzes der Gesellschaft bei der Unteren Viaduktstraße vorzulegen. Eine Erledigung der Angelegenheit war infolge der durch den Krieg hervorgerufenen Verhältnisse bisher nicht möglich.

Der Donaudampfschiffahrtsgesellschaft wurde über ihr Ansuchen auf Grund einer Verhandlung vom 5. März 1914 durch den Magistrat die Herstellung einer Abgangsstiege von dem durch sie gepachteten Lagerplatz im II. Bezirk zum Treppelweg am rechten Ufer des Donaukanals nächst dem Landungsplatz für das Preßburger Lokalschiff bewilligt.

Über Vorschlag der Donauregulierungskommission fand am 24. März 1914 unter Leitung der Statthalterei eine kommissionelle Besichtigung des als Ersatz für den auf die Dauer des Brückenumbaues gesperrten öffentlichen Landungsplatz oberhalb der Floridsdorfer Brücke in Aussicht genommenen Platzes am linken Ufer des Donaukanals unterhalb des Döblingersteges statt.

Auf Grund des Ergebnisses dieses Lokalaugenscheines hat der Stadtrat in der Sitzung vom 8. April 1914 im Namen der Gemeinde Wien der Errichtung eines öffentlichen Landungs- und Lagerplatzes auf dem linken Ufer des Donaukanals unterhalb des Döblingersteges für die Dauer des Umbaues der Floridsdorfer Brücke zugestimmt.

Die Errichtung dieses öffentlichen Landungs- und Lagerplatzes, der für die Stadt als Holzablagerungsplatz von großer Bedeutung ist, wurde von der n.-ö. Statthalterei mit der Kundmachung vom April 1914, Z. X—968/14, verlaublicht.

Mit dem Statthaltereierlaß vom 5. Mai 1914 wurde dem Ansuchen des Rudolf Hammer Schmid um die Bewilligung zur Aufstellung von Reservefischtonnen im Wiener Donaukanal unter der Stephaniebrücke keine Folge gegeben, weil eine solche aus öffentlichen Rücksichten untunlich erscheint; gleichzeitig hat die Statthalterei die den Fischhändlern Konrad Lize, Peter Stumpf und Katharina Kramer im Jahre 1907 erteilte Bewilligung zur Aufstellung von Fischtonnen im Wiener Donaukanal, von welcher Bewilligung schon seit Jahren kein Gebrauch mehr gemacht wurde, angesichts der gegenwärtig obwaltenden Verhältnisse widerrufen.

Mit dem Statthaltereierlaß vom 13. Mai 1914 wurde der Firma *S o f - m a n n & E n g e l h a r d t*, Fischhandlung in Wien, über ihr Ansuchen die strompolizeiliche Bewilligung zur Verfestung von Reservetonnen am rechten Donaukanalufer oberhalb des dem *Friedrich August Zimmermann* bewilligten Standortes eines Gerüstschiffes, und zwar mit dem stromaufwärtigen Tonnenende rund 55 m unterhalb der Achse der Stephaniebrücke gegen jederzeit zulässigen Widerruf und unter besonderen Bedingungen erteilt.

Dem Wiener Regattaverein wurde von der Statthalterei und der Polizeidirektion in Wien die Bewilligung zur Abhaltung einer Auffahrt der Wiener Rudervereine im Donaukanal für Sonntag den 21. Juni 1914 erteilt; aus diesem Anlaß wurde von der Wiener Donaukanalinspektion für Ruderschiffe und Flöße der gewerblichen Schifffahrt das Verbot des Befahrens des Wiener Donaukanals in der Strecke *Rußdorf—Franzensbrücke* verfügt.

Dem Verband österreichischer Schwimmvereine wurde für ein am 29. Juni 1914 abzuhaltendes Wettschwimmen im Donaukanal von der Statthalterei die strompolizeiliche und von der Polizeidirektion die sicherheitspolizeiliche Bewilligung erteilt; zugleich wurden von der Donaukanalinspektion die notwendigen Einschränkungen der Schifffahrt für diesen Tag verfügt.

Auf Grund des anstandslosen Ergebnisses der durch das Binnenschiffahrtsinspektorat am 19. August 1914 vorgenommenen Untersuchung der Motorfrachtschiffe „*Melk*“ und „*Arms*“ hat die n.-ö. Statthalterei der Süddeutschen Donaudampfschiffahrtsgesellschaft mit dem Erlaß vom 14. September 1914 die Bewilligung zur Befahrung des Wiener Donaukanals mit den genannten beiden Motorfrachtschiffen gegen jederzeitigen Widerruf und unter besonderen Bedingungen für das Befahren der Strecke unterhalb der *Ferdinandsbrücke* erteilt.

Mit dem Statthaltereierlaß vom 14. November 1914 wurde der Donaudampfschiffahrtsgesellschaft in Wien über Ansuchen gegen jederzeit zulässigen Widerruf die Bewilligung zur Benützung des Geländes am rechten Ufer des Wiener Donaukanals unterhalb der *Franzensbrücke* nächst Kilometer 7 als Lade- und Haftplatz für den Warenverkehr des *Preßburger Lokalschiffes* bei Einhaltung der im Kommissionsprotokoll vom 28. März 1914 enthaltenen Bedingungen erteilt.

Der Donaudampfschiffahrtsgesellschaft in Wien wurde mit dem Erlaß der Statthalterei vom 23. November 1914 das Befahren des Wiener Donaukanals mit dem Dampfer „*Cäcilie*“ bewilligt.

Die allgemeine Regelung der Schifffahrt im Wiener Donaukanal und der Ein- und Ausfahrt bei *Rußdorf* erfolgte während der Berichtszeit alljährlich durch Kundmachungen der n.-ö. Statthalterei beziehungsweise n.-ö. Landesregierung auf Grund des Ergebnisses der Besprechungen, die mit den am Verkehr im Donaukanal Beteiligten alljährlich abgehalten worden sind.

Mit dem Erlaß des Handelsministeriums vom 14. Februar 1914 wurde der Ministerialrefkurs der Gemeinde, in dem das Begehren gestellt war, die Donaudampfschiffahrtsgesellschaft in Wien in Abänderung der Bedingungen der Statthaltereibewilligung vom 10. Oktober 1913, womit die Verlängerung der Konzession der Donaudampfschiffahrtsgesellschaft zur Besorgung des Lokalverkehrs auf dem Donaukanal ausgesprochen wurde, entweder zur Besorgung

gewisser Lokalfahrten ausdrücklich zu verpflichten oder die angeforderte Bewilligung zur Besorgung des Lokalverkehrs im Wiener Donaukanal überhaupt zu verweigern, abgewiesen. In der Gemeinderatssitzung vom 5. Mai 1914 wurde der Beschluß gefaßt, gegen diese Entscheidung die Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof zu ergreifen.

Der Verwaltungsgerichtshof hat am 24. März 1915 in dieser Angelegenheit entschieden, daß der Gemeinde Wien hinsichtlich des Dampfschiffverkehrs im Wiener Donaukanal ein Beschwerderecht nicht zustehe; diese Entscheidung wurde mit dem Stadtratsbeschluß vom 29. April 1915 (genehmigt mit dem Gemeinderatsbeschluß vom 22. Februar 1916) zur Kenntnis genommen.

Die Donaudampfschiffahrtsgesellschaft hat, veranlaßt durch Bemerkungen in der Gemeinderatssitzung vom 5. Mai 1914, in einer Zuschrift an den Bürgermeister ihre Anschauung über die Gründe, die der Entwicklung einer Belebung des Donaukanalverkehrs hindernd im Wege stehen, dargelegt. Dieser Brief wurde in der Gemeinderatssitzung vom 19. Mai 1914 zur Verlesung gebracht und dem Magistrat zur Berichterstattung überwiesen. Der Krieg und seine Folgen haben eine günstige Erledigung der Sache bisher vereitelt.

Der Donaudampfschiffahrtsgesellschaft in Wien wurde mit dem Statthaltereierlaß vom 19. April 1915 die Bewilligung zum Befahren des Donaukanals mit den Dampfern „Volna“ und „Brod“ im Remort- und Personendienst erteilt.

Auf Grund der Verhandlung vom 18. Februar 1916 wurde dem Fuhrwerksbesitzer Josef Hödl die Herstellung einer Koksförderanlage am rechten Ufer des Donaukanals im km 11·025 oberhalb der Staatseisenbahnbrücke bewilligt.

Bei der zur Abfuhr von Feuerungsrückständen aus dem städtischen Elektrizitätswerk in Simmering im Jahre 1910 erbauten Feldbahn längs dem Donaukanal mußten im Jahre 1917 infolge zunehmenden Benzinmangels die Benzinlokomotiven gegen Dampflokomotiven ausgewechselt und wegen des größeren Raumprofils der Dampflokomotiven aus diesem Anlaß 18 unterhalb der Leerfabrik befindliche Haftpflocke wasserseits verlegt und der Treppelweg verschmälert werden.

Wegen schwieriger Beschaffung eines Fahrzeuges für die Beförderung des am linken Ufer des Donaukanals nächst der Nußdorfer Schleuse aufgestellten städtischen Strombades in den Winterhafen, sowie wegen Mangels an Aufsichtspersonal für den Winter wurde der Gemeinde Wien über ihr Ansuchen mit dem Statthaltereierlaß vom 24. Oktober 1917 die Überwinterung des Strombades am linken Donaukanalufer unterhalb der Donauuferbahnbrücke ausnahmsweise gestattet.

Auf Grund einer am 27. September 1916 stattgehabten Lokalverhandlung wurde der Baugesellschaft R. K e l l a & R e f f e die Bewilligung zur Umstellung des am linken Ufer des Wiener Donaukanals nächst der Heiligenstädterstraße befindlichen elektrischen Drehkranses der I. österreichischen Donausandbaggerungs-Aktiengesellschaft an das rechte Donaukanalufer in km 9·86 an der Erdbergerlande und auf Grund der am 19. Februar 1918 stattgehabten Verhandlung die Bewilligung zur Übertragung dieses Kranses von dem letztgenannten Standpunkt

auf die bei km 14'35 bis 14'85 am rechten Ufer des Donaukanals bestehenden Anlagen der Aktiengesellschaft erteilt.

Wegen Baggerarbeiten beim Schleusenauslauf in Ruzsdorf verfügte die Kundmachung der Wiener Donaukanalinspektion vom 19. April 1917 die erforderlichen Einschränkungen der Ruderschiffahrt.

In der Gemeinderatssitzung vom 13. Juni 1918 haben die Gemeinderäte Dr. *Hein* und *Hohenjinner* in einer Anfrage die Nichtausnützung des Donaukanals für den Verkehr behandelt und im Interesse einer Verbesserung der Wiener Verkehrsverhältnisse die Intervention des Bürgermeisters bei der Direktion der staatlich subventionierten Donaudampfschiffahrtsgesellschaft zugunsten einer durchgreifenden Verbesserung des Verkehrs im Donaukanal verlangt. In seiner Antwort verwies der Bürgermeister darauf, daß das Studium des Stadtbauamtes über diese Frage noch nicht abgeschlossen sei, seinerzeit jedoch die entsprechenden Anträge vorgelegt werden würden.

Über eine auf die Beschaffung von Ersatzverkehrsmöglichkeiten in Wien unter Heranziehung von Stellwagen, Stadtbahn und Donaukanalschiffahrt abzielende Anfrage des Gemeinderates Dr. *Hein* erklärte der Bürgermeister in der Gemeinderatssitzung vom 17. September 1918, daß derzeit bezüglich des Donaukanalverkehrs wegen Schiffmangels nur ein Lokalschiffverkehr zu den Freudenauer Rinnen zu erreichen war.

Überfuhren. Mit dem Stadtratsbeschluß vom 20. Jänner 1914 wurde der Pachtvertrag bezüglich des Betriebes der der Gemeinde Wien gehörigen Freudenauer Überfuhr im II. und XI. Bezirk mit dem bisherigen Pächter *Franz Romar* vorbehaltlich der Verlängerung der Konzession der Gemeinde durch die n.-ö. Statthalterei auf die Dauer von weiteren fünf Jahren verlängert. Mit dem Statthaltereierlaß vom 4. Februar 1914 wurde die Konzession der Gemeinde zum Betrieb dieser Überfuhr in der Freudenau unter den bisherigen Bedingungen bis 31. Dezember 1918 verlängert.

Dem Überfuhrbesitzer *Josef Gebhardt* wurde mit Statthaltereierlaß vom 16. Juni 1914 die Bewilligung zur Umwandlung seiner Weidzillenüberfuhr über den Freudenauer Winterhafen in eine mit einem Motorboot zu betreibende Überfuhr erteilt. Das Motorboot stand nur kurze Zeit in Betrieb; dann mußte *Gebhardt* wegen Materialmangels und wegen der hohen Kosten den Motorbetrieb wieder einstellen, nahm aber den Weidzillenbetrieb wieder auf.

Mit dem Stadtratsbeschluß vom 28. Jänner 1915 wurde dem genannten Kollfuhrunternehmer *Josef Gebhardt* ausnahmsweise eine einmalige Beihilfe von 300 K bewilligt.

Mit dem Statthaltereierlaß vom 14. Mai 1915 wurde der *Therese Leeb* die Bewilligung zum Betrieb der Kollüberfuhr im Donaukanal zwischen der Krieglberggasse (III. Bezirk) und der Laufberggasse (II. Bezirk) bis 15. Mai 1920 verlängert.

Mit dem Erlaß vom 1. Juni 1915 erteilte die Statthalterei dem *Josef Gebhardt* neuerlich die Betriebsbewilligung für die Überfuhr über den Donaukanal und Winterhafen bis 31. Jänner 1920. Die Überfuhrtarife wurden mit Bewilligung der n.-ö. Landesregierung vom 4. Februar 1919 von 10 h auf 20 h erhöht.

Mit dem Statthaltereierlaß vom 8. Juli 1916 wurde der Leopoldine W a g n e r, Inhaberin der Kollfähren über den Donaukanal im Zuge der Wasser- und Haidingergasse, die Einhebung einer erhöhten Überfuhrgebühr von 4 h bis zum Ende der Konzessionsdauer, das ist bis 31. Dezember 1918 bewilligt; diese Konzessionsdauer wurde ihr mit dem Erlaß vom 27. April 1918 bis 31. Dezember 1923 verlängert; weiters wurde ihr mit dem Erlaß vom 4. Oktober 1918 die Erhöhung der Gebühren von 4 auf 8 h genehmigt.

In der Sitzung vom 10. Dezember 1918 beschloß der Stadtrat die Erneuerung des Pachtvertrages mit Franz R o m a r bezüglich des Betriebes der Freudenauer Überfuhr über den Donaukanal nächst der Staatsbahnbrücke auf weitere fünf Jahre, das ist bis 31. Dezember 1923, unter gleichzeitiger Bewilligung der erhöhten Überfuhrgebühren von 8 h für Erwachsene und 4 h für Kinder über 2 Jahre. Dieser Verlängerung der Betriebsbewilligung und der Überfuhrpreiserhöhung hat die n.-ö. Landesregierung mit der Zuschrift vom 20. Jänner 1919 zugestimmt.

G. Lohnfuhrwerk.

1. Fiaker und Einspänner beziehungsweise Automobile.

Die im Jahre 1913 erlassene Betriebsordnung für das öffentliche Platzfuhrwerk in Wien hat in Würdigung der durch den Krieg hervorgerufenen schwierigen Betriebsverhältnisse der Fuhrwerker eine mehrfache Änderung erfahren.

Vom 15. April 1915 angefangen bis auf weiteres wurde die Einschaltung des Nachttarifs auch bei Fahrten in den Tagesstunden bewilligt.

Mit Rücksicht auf den Mangel an Lenkern von Pferdeplatzwagen wurden zu diesem Dienst Personen zugelassen, die erst das 16. Lebensjahr vollendet haben.

Für die am 15. März 1914 in Betrieb gesetzten Spezialwagen (zweispännige Platzwagen-Fiaker — ohne Fahrpreisanzeiger) wurden folgende Höchstpreise festgesetzt: für die ersten, wenn auch nur begonnenen 10 Minuten 3 K, für je folgende, wenn auch nur begonnene 10 Minuten 2 K, ferner Bestellgebühr und Gepäckzuschlag je 1 K.

Im Jahre 1916 wurden in den für den Platzwagen wichtigen Bezirken auf die Dauer des Mangels an Platzwagen ein oder auch mehrere Bezirksstandplätze bestimmt, wo die Platzwagen der Umgebung Aufstellung zu nehmen hatten. Die konzessionsmäßig bestimmten Standplätze wurden für die Dauer der Wirksamkeit der Verfügung aufgehoben. Diese Bezirksstandplätze durften von platzfremden Wagen nach den diesfälligen Betriebsvorschriften auch als freie Standplätze benützt werden. Das Verlassen des Gebietes der Stadt Wien durch die Platzwagen und die Inanspruchnahme von Platzwagen zu Spazierfahrten wurden untersagt. Außerdem wurden Personen weiblichen Geschlechtes zum Platzwagendienst des Pferdefuhrwerkes zugelassen.

Durch die Statthaltereiverordnung vom 29. Mai 1916 wurden die Wagenlenker des Wiener Platzfuhrwerkes berechtigt, für jede Fahrt einen Zuschlag in der Höhe der Hälfte des tarifmäßigen Gesamtfahrpreises einzuheben.

Wegen des immer größer werdenden Wagenmangels wurde im Jahre 1917 für jene Tagesstunden, während deren die städtische Straßenbahn im

Wiener Pratergebiet verkehrt, den Wagen des freien Personenlohnfuhrwerkes und des Platzfuhrwerkes der Aufenthalt im sogenannten „Pratergebiet“ verboten.

Mit der Statthaltereiverordnung vom 19. April 1918 wurde den Lenkern der mit Fahrpreisanzeiger ausgerüsteten Platzwagen gestattet, bei jedem Fahrdienst den Nachttarif einzuschalten und den dreifachen Betrag des im Fahrpreisanzeiger ausgewiesenen Fahrpreises, jedoch ohne weitere Zuschläge einzuheben.

Für Spezialwagen wurde die bisherige Tarifvorschrift aufrechterhalten.

Mit der Verordnung der n.-ö. Landesregierung vom 26. November 1918 wurde die im Jahre 1916 erlassene Verfügung wegen der Bezirksstandplätze aufgehoben und es wurden die Bestimmungen der Betriebsordnung vom Jahre 1913 auch hinsichtlich der fixen und freien Standplätze wieder in Wirksamkeit gesetzt.

Schließlich wurde mit Verordnung der n.-ö. Landesregierung vom 27. Februar 1919 in Abänderung der Statthaltereiverordnung vom 19. April 1918 verfügt, daß der Lenker eines mit Fahrpreisanzeiger ausgerüsteten Platzwagens berechtigt ist, bei jedem Fahrdienst den genehmigten Nachttarif des Fahrpreisanzeigers einzuschalten und vom Fahrgast den dreifachen Betrag, der Lenker eines Einspanners den dreifachen oder den vierfachen oder den fünf-fachen Betrag des im Fahrpreisanzeiger ordnungsmäßig ausgewiesenen Fahrpreises als Entlohnung einzuheben.

Die Gesamtzahl der Konzessionen für Fiaker und Einspanner hat sich zu Ende der Berichtszeit gegenüber dem Stande vom Jahre 1913 mit 1002 beziehungsweise 1749 nicht geändert. Die Zahl der Bewilligungen zum motorischen Betrieb von Fiakerwagen ist von 1913 bis zum Ende der Berichtszeit von 823 auf 856 gestiegen, beim Einspannergewerbe von 1146 auf 1464; insgesamt waren daher von 2751 Konzessionen 2320 mit der Berechtigung zum motorischen Betrieb ausgestattet.

Von den im Pferdebetrieb stehenden Fiakerwagen wurden seit dem Jahre 1914 80 als Spezialwagen betrieben.

Die durch den Krieg hervorgerufene Inanspruchnahme der Betriebsmittel und Betriebsstoffe seitens der Heeresleitung, endlich der später hinzugetretene Futtermangel zwang zu zahlreichen Betriebseinstellungen, so daß mit Ende der Berichtszeit nur mehr 1756 Platzwagen, und zwar 959 Kraft-, 189 Fiaker-, 528 Einspanner- und 80 Spezialwagen in Betrieb standen.

Die Wagen sind seit 1913, mit Ausnahme der Spezialwagen, sämtlich mit Fahrpreisanzeigern versehen.

Während der Berichtszeit sind neue Taxametersysteme nicht zur Einführung gelangt. **2. Stadtlohn- und Kleinfuhrgewerbe.**

Die Anzahl der Lizenzen für das Stadtlohnfuhrgewerbe stieg von 1145 zu Ende 1913 auf 1299 zu Ende der Berichtszeit, davon 422 (gegen 96) mit Kraftwagenbetrieb.

Die Betriebseinstellungen stiegen aber von Jahr zu Jahr und waren einerseits im Benzin-, andererseits in dem Futtermangel sowie den sonstigen Schwierigkeiten der Instandhaltung der Betriebsmittel begründet. Zu Ende der Berichtszeit standen 414 Kraftwagen- und 574 Pferdewagenlizenzen nicht in Betrieb.

Während der ganzen Berichtsperiode sind besondere Entscheidungen oder Verfügungen von grundsätzlicher Bedeutung für dieses Gewerbe nicht zu verzeichnen.

Die Anzahl der Kleinfuhrwerke auf den Bahnhöfen betrug am Ende der Berichtsperiode ungefähr 60, davon waren beiläufig 30 tatfächlich in Betrieb.

3. Stellwagen.

Die Gemeinde Wien war im Besitz von 160 Stellwagenlizenzen, von denen 30 nicht betrieben wurden. Diese 160 Lizenzen für Stellwagen mit Pferdebetrieb wurden im Jahre 1914 zurückgelegt, dafür wurde der Gemeinde Wien die Konzession zum periodischen Personentransport mit 130 Stellwagen im Jahre 1915 neu verliehen. Der Bericht über diesen Stellwagenbetrieb der Gemeinde Wien ist im Abschnitt „Städtische Unternehmungen“ dieses Buches enthalten.

An privaten Stellfuhrunternehmungen blieb jene des Franz *Preßl* mit der Route Wien—Schwadorf (mit einer Lizenz) unverändert. Die Konzession des *Karl Ludwig Bertl* für die Route Grinzing—Kobenzl wurde von 3 auf 6 Lizenzen erweitert. Die mit Kraftwagen betriebene Stellwagenunternehmung *Stephansplatz—Ottakring* (16 Lizenzen) ging von *Michael und Therese Kitzlers Erben* an die *Wiener Autobus-Gesellschaft m. b. G.* über. Der Betrieb dieser Konzessionen mußte gleichfalls infolge des Krieges eingestellt werden.

Die *Canadian Pacific Railway Company*, Generalrepräsentanz Wien, hat ihre Konzession für den Betrieb von zwei Automobilstellwagen auf den Routen *Innere Stadt—Hütteldorf—Weidlingau*, *Innere Stadt—Kobenzl—Bertheimsteinpark—Türkenschanzpark* und *Wien—Baden* zurückgelegt.

Die im letzten Berichtsjahr dem *Ferdinand Weil* neu verliehene Konzession für den Betrieb von zwei Automobilstellwagen auf den Strecken *Favoritenplatz—Lagenburgerstraße—Lagenburg* und *Bürgerplatz—Favoritenstraße* beziehungsweise *Laaerstraße—Oberlaa* und eine solche für den Betrieb von einem Automobilstellwagen auf der Route *Replerplatz—Gudrunstraße—Lagenburgerstraße—Inzersdorf—Neu-Erlaa* wurde bisher noch nicht in Betrieb gesetzt.

Hotelomnibusse von und zu den Bahnhöfen und Dampfschiffstationen wurden unterhalten von: *Hotel Bristol* und *Grand Hotel* mit je zwei Lizenzen, von denen eine des *Grand Hotel* in motorischem Betrieb stand, und von *Hotel Metropole*, *Hotel Imperial* und *Hotel „Erzherzog Karl“* mit je einer Lizenz. Die Konzessionen des *Hotel Continental* und *Hotel Kummer* wurden im Laufe der Berichtszeit zurückgelegt. Die übrigen obgenannten Hotelomnibusse konnten während des größten Teiles der Kriegszeit wegen der obwaltenden schwierigen Verhältnisse ebenfalls nicht betrieben werden.

H. Telegraphen-, Telephon- und Rohrpostanlagen.

Am 30. Juni 1919 war die Gemeinde Wien Abonnentin von 467 Fernsprechstellen mit 545 Nebenstellen. Die Zahl der Privat-, Telephon- und Signalanlagen betrug 51.

Die Kabelblockanlagen der Post- und Telegraphendirektion wurden im Jahre 1914/15 um 0'692 km und im Jahre 1916 um 0'510 km erweitert. Die Gesamtlänge der staatlichen Kabelblocktrassen betrug daher am Ende der Berichtszeit 25'689 km.

Das Rohrpostnetz wurde im Jahre 1916 um 0'362 km verringert, so daß die Gesamtlänge im Juni 1919 69'674 km betrug.

Die staatlichen Kabelleitungen erfuhren eine Erweiterung von 350'289 km auf 380'807 km.

Behufs Bewilligung von Kabelblocklegungen, Bettungskabellegungen, Rohrpostanlagen, Aufstellungen von Säulen und Dachständern usw. wurden 309 Lokalausweise und etwa 2500 Erhebungen vom Magistrat vorgenommen.

Auf städtischen oder unter der Verwaltung der Gemeinde Wien stehenden Fonds- und Stiftungshäusern waren am Ende der Berichtszeit 103 Kabelauführungsobjekte und 244 Dachständer angebracht.

J. Öffentliche Uhren.

Neu hergestellt wurde nur eine öffentliche Uhr an einem Lichtmast der öffentlichen Beleuchtung auf dem Rudolfsheimer Markt.

Die Errichtung einer Turmuhr auf dem Aussichtsturm im Türkenschanzpark sowie der Austausch des Uhrwerkes und die Herstellung von durchscheinenden Zifferblättern für die Uhr der Hütteldorfer Pfarrkirche wurde vom Stadtrat genehmigt, die Ausführung jedoch bis auf weiteres verschoben.

Verbesserungen durch Erneuerung des Uhrwerkes und Herstellung durchscheinender Zifferblätter, beziehungsweise eines Triebwerkes mit elektrischem Aufzug und dergleichen wurden an acht öffentlichen Uhren vorgenommen.

An dem Amtshaus in Stadien und an der Polizeiwachstube in Ragran wurden Mittagszeichenstationen errichtet.

Die Instandhaltungsverträge wurden für sämtliche Uhren verlängert. Wegen des Mangels an Arbeitern und Material begegnete die Instandhaltung der öffentlichen Uhren bedeutenden Schwierigkeiten, so daß der Mangel einer Hauptuhrenanlage lebhaft fühlbar wurde.

Infolge der durch den Kohlenmangel verfügten Sparmaßnahmen wurde die Beleuchtung sämtlicher Uhrzifferblätter eingestellt und bisher noch nicht wieder aufgenommen.