

## XIV. Weltausstellung.

(Mit 2 Tabellen.)

Ein Unternehmen wie die Wiener Weltausstellung des Jahres 1873 mußte den nächsten unmittelbaren Einfluß auf die Stätte üben, auf welcher es sich vollzog. Indem Tausende von Fremden nach Wien eilten, um Zeugen des großartigen Wettkampfes auf allen Gebieten des modernen Kulturlebens zu sein, war es die Pflicht der Gemeinde, auf die Schaffung jener lokalen Einrichtungen bedacht zu sein, welche die Gesundheit, Bequemlichkeit und Annehmlichkeit der Fremden zu fördern vermochten. Zugleich regte sich, wie bei den einzelnen Bürgern, auch in der Gemeindeverwaltung der berechnete Ehrgeiz, das Möglichste beizutragen, damit die Stadt nicht bloß durch ihre bauliche Neugestaltung, sondern auch durch ihre kommunalen Anstalten den bisherigen günstigen Ruf bewahre.

Es würde zu weit führen, den Einfluß der Weltausstellung auf alle Zweige der Verwaltung hier darzulegen. In diesem Abschnitte werden daher nur jene Unternehmungen der Gemeinde besprochen, mit deren Durchführung sich die vom Gemeinderathe am 8. Juni 1871 eingesetzte Weltausstellungs-Kommission speziell zu beschäftigen hatte.

Nachdem die Weltausstellung im Sommer 1871 Leben und Gestalt angenommen, traten jene Fragen, welche anläßlich derselben in mehr als einer Richtung unmittelbar die Gemeinde berührten, immer klarer und greifbarer zu Tage. Von Seite des k. k. Ministerium des Innern wurde eine Immediat-Kommission eingesetzt, welche, aus Abgeordneten der Ministerien, der k. k. u.-ö. Statthalterei, der k. k. Polizei-Direktion, dem Bürgermeister der Stadt Wien und Mitgliedern des Gemeinderathes und Magistrates bestehend, unmittelbar eine rasche Lösung der verschiedenen Fragen herbeizuführen berufen war. Mit dieser Immediat-Kommission stand in engem Rapport durch die Abgeordneten der Gemeinde die gemeinderäthliche Weltausstellungs-Kommission.

Wie einerseits der Kreis der Aufgaben der letzteren Kommission durch ihre Stellung streng und eng begrenzt war, so war doch andererseits deren Inhalt so reich, daß er von Anbeginn an die regste Ausdauer und Energie forderte.

Die Kommission erkannte als die wichtigsten und unumgänglichsten Aufgaben der Kommune gegenüber dem Weltausstellungsunternehmen die Fürsorge für die Approvisionirung, die Vorkehrungen für die Unterkunft der Fremden und insbesondere die Maßnahmen für die Regelung und Sicherheit des Verkehrs. In dieser letzteren Richtung mußte Bedacht genommen werden auf eine zweckentsprechende Vermehrung und Dislokation des öffentlichen Fuhrwerkes, auf die planmäßige Verbindung



von Omnibuslinien und die Ausdehnung des Pferdebahnhofs. Von fast gleicher Wichtigkeit erschien die Regelung der Schifffahrtsverhältnisse im Donaukanale. Das vorzüglichste Augenmerk aber nahm der Umstand in Anspruch, daß der Strom des Verkehrs zum Weltausstellungsplatze, sobald er mit der ganzen Wucht der erwarteten Intensität diesem einen Ziele zustrebte, unmöglich in dem engen engen Bette der bisherigen Passage Platz haben konnte. Hier konnte nur durch Erweiterung bestehender und Herstellung neuer Straßen und Brücken Abhilfe geschaffen werden.

In Betreff der Approvisionirung waren bereits vor Beginn der Wirksamkeit der Weltausstellungs-Kommission besondere Maßregeln in Aussicht genommen worden und der Gemeinderath erkannte es demnach für zweckmäßig, die Approvisionirungs-Angelegenheiten aus dem Ressort der Weltausstellungs-Kommission auszuscheiden. Die Darstellung der bezüglichen Maßregeln erscheint deshalb auch im Abschnitt „Markt- und Approvisionirungswesen.“

Die Frage der Fremdenbeherbergung bot von allem Anfange an eine große Anzahl von Schwierigkeiten und ernstest Besorgnissen. Auf Grund der bei den internationalen Ausstellungen in London und Paris gesammelten Erfahrungen wurde von der General-Direktion der Weltausstellung angenommen, daß die durchschnittliche Anzahl der täglich in Wien verweilenden Fremden sich auf 20—30.000 belaufen, im Höhepunkte der Saison aber diese Ziffer bei weitem übersteigen werde.

Wie es sich nun einerseits darum handelte, Vorkehrungen zu treffen, um den Ansprüchen dieser erwarteten Ausstellungsgäste auf eine entsprechende Unterkunft gerecht zu werden, so konnte es andererseits der Gemeindevertretung nicht entgehen, daß bei der muthmaßlichen Unzulänglichkeit von Belegräumen und der rücksichtslos emporwuchernden Wohnungsspekulation ein großer Theil der einheimischen Bevölkerung in höchst vitalen Interessen gefährdet werden dürfte.

Schon seit dem Jahre 1871 hatte der durch das rasche Emporbühen kommerzieller und industrieller Unternehmungen hervorgerufene Fremdenzuzug große Dimensionen angenommen. Vor Allem machte sich der Mangel an kleinen Wohnungen in empfindlichster Weise fühlbar. An dieser Stelle dürfte zuvörderst bemerkt werden müssen, daß die Weltausstellungs-Kommission wiederholt sich veranlaßt gesehen hat, in die Prüfung und Berathung mehrfacher Projekte für provisorische Bauten einzugehen, deren Ausführung unterbleiben mußte, da die gestellten Bedingungen sich als unerfüllbar erwiesen haben.

Vor Allem glaubte die Kommission sich durch unverweilte statistische Erhebungen Kenntniß verschaffen zu sollen, welche Anzahl von Belegräumen in den Gasthöfen für Fremde zur Verfügung stehe. Es stellte sich heraus, daß in den hiesigen Hôtels, ausschließlich jener in den Vororten, 10.000 Personen Unterkunft finden konnten. Zugleich ergab eine durch die k. k. Polizei-Direktion eingeleitete Konfripzision das beruhigende Resultat, daß innerhalb der Linien allein in 3120 Häusern 6243 Wohnungen, bestehend aus 8979 Zimmern und 3498 Kabinetten mit 18.273 Betten



zur Vermietung an Fremde vorbereitet waren. Die verschiedenen Wohnungsbureaux, deren damals in Wien kraft der von der Regierung ertheilten KonzeSSIONen neun bestanden, hatten das DispoSIZIONSRECHT über eine beträchtliche Anzahl von Räumlichkeiten erworben.

Außerdem mußten die Gasthöfe und die sonstigen zur Fremden-Beherbergung bestimmten Wohnungen in den Vororten in Anschlag gebracht werden. Es konnte angenommen werden, daß die Vororte bei dem Bestande von mehr als 40.000 Wohnungen im Vereine mit den dortigen Gasthöfen mindestens 12.000 Fremde aufzunehmen in der Lage waren. Endlich durfte auch in Rechnung gezogen werden, daß eine sehr beträchtliche Menge der erwarteten Gäste bei Verwandten, Bekannten und Freunden Aufnahme finden würde und es erschien sonach die anstandslose Beherbergung von beiläufig 50.000 Fremden außer allem Zweifel.

Nichtsdestoweniger glaubte die Kommission noch weitere Vorkehrungen veranlassen zu sollen. Die Baugesellschaften wurden im Verhandlungswege zu einer lebhafteren Bauhätigkeit ermuntert und alle auf Abhilfe der Wohnungsnoth gerichteten Projekte privater Unternehmer nach Thunlichkeit gefördert.

In einer besonderen Kundmachung forderte der Magistrat zur Errichtung von Massenquartieren unter Zusicherung aller thunlichen Erleichterungen auf und stellte den Unternehmern die unentgeltliche Benützung verschiedener Donauregulirungs-Gründe, sowie die leihweise Ueberlassung von Bettforten gegen ein sehr geringes Entgelt in Aussicht, nachdem die mit dem k. k. Kriegs-Ministerium gepflogenen Unterhandlungen zu dem befriedigenden Abschlusse geführt hatten, daß seitens desselben 1000 eiserne militär-ärarische Betten mit den nöthigen Fournituren gegen eine Abnützungsgebühr von zwei Kreuzern per Stück und Tag zur Verfügung gestellt worden waren. Unter diesen Modalitäten hatten sich auch zwei Unternehmer (Franz Herther und Josef Krimsky, dann F. Srko) gefunden, Massenquartiere auf den erwähnten Gründen zu errichten.

Wittlerweise schuf die Unternehmungslust zahlreicher neuer Aktien-Gesellschaften manche Abhilfe. In der inneren Stadt und mehreren Vorstädten entstanden Gasthöfe, zumeist ersten Ranges, von bedeutender Ausdehnung; bestehende Hôtels wurden vergrößert und nebstbei in fast allen Bezirken Hôtels garni eingerichtet. Die Rührigkeit privater Unternehmer suchte gleichzeitig durch Errichtung von Wohnungsbureaux dem Bedürfnisse nach einer Vermittelung zwischen Angebot und Nachfrage in Angelegenheit der Wohnungsmiethe entgegenzukommen.

Insbepondere hatte das mit Unterstützung der General-Direktion von A. Lehmann in's Leben gerufene „Weltausstellungs-Zentral-Bureau für Reise und Wohnung“ im IX. Bezirk, Liechtensteinstraße Nr. 9, eine Organisation erhalten, deren Hilfsmittel seiner Leistungsfähigkeit die möglichste Ausdehnbarkeit gaben. Das Institut unterhielt Agenturen im In- und Auslande und hatte ein Filialbureau im Mittelpunkte der Stadt nämlich Wollzeile 6—8 im Bazar errichtet. Seine Zweigbureaux auf dem Weltausstellungsplatze und in sämtlichen Bahnhöfen waren durch die von der General-Direktion zugesicherte direkte Unterstützung seitens des Telegrafens, der daselbst sich zentralisirenden Eisenbahnen und sämtlicher Bureaux der Weltausstellungs-Kommission des In- und Auslandes geeignet, allen Erwartungen und Ansprüchen gerecht zu werden.



Um jedoch das Vermiethen und Auffinden verfügbarer Wohnungen noch weiters zu erleichtern, hatte die Gemeinde behufs unentgeltlicher Entgegennahme von Anzeigen freistehender Quartiere und Auskunftsertheilung beim Magistrate und in den sämtlichen Gemeindebezirks-Kanzleien „Oeffentliche Anmeldungs- und Auskunftsbureaux für Fremdenwohnungen“ errichtet und durch Plakate in deutscher, französischer und italienischer Sprache angezeigt. Ueber die Zahl, Art und die Preise der in diesen Bureaux angemeldeten Fremdenwohnungen und die Erfolge dieser Bureaux geben die folgenden zwei statistischen Ausweise Aufschluß (Tabelle I und II). Es geht aus diesen Nachweisungen hervor, daß es an Wohnungen jeder Qualität für die Fremdenbeherbergung nicht fehlte, mithin von der Gemeinde ausreichend vorgesorgt war. Die verschwindend kleine Zahl wirklich vermieteter Wohnungen waren aber in gar keinem Verhältnisse zu dem angewendeten administrativen Apparat.

**Zahl der in den städtischen Wohnungsbureaux an- und abgemeldeten Fremdenwohnungen nach einzelnen Bezirken.**

Tabelle I.

Im Bezirke	W o h n u n g e n				Massen-Quartiere		Anmerkung
	angemeldete		abgemeldete		Anzahl	Zahl der Schlafstellen	
	Anzahl	Zahl der Bestandtheile	Anzahl	Zahl der Bestandtheile			
I.	759	1870	130	219	3	98	Darunter die 10 Ulmer Wohnschiffe als 1 Massenquartier gerechnet.
II.	544	1037	71	106	5	1618	
III.	668	959	148	176	3	359	
IV.	409	643	55	107	6	158	
V.	165	231	20	27	1	104	
VI.	423	627	65	97	2	508	
VII.	428	626	106	125	5	80	
VIII.	297	440	62	79	.	.	
IX.	260	421	43	85	5	452	
Summe	3953	6854	700	1021	30	3377	

Zahl und Preise der in der Zeit vom 25. April bis 31. Oktober 1873 in sämmtlichen Bezirken an- und abgemeldeten  
Fremdenwohnungen. Tabelle II.

Angemeldet wurden			P r e i s p e r				Abgemeldet wurden		
Wohnun- gen	Anzahl der Bestandtheile jeder einzelnen Wohnung	Gesammt- summe der Bestand- theile	T a g	W o c h e	M o n a t	S a i s o n	Wohnun- gen	Anzahl der Bestandtheile jeder einzelnen Wohnung	Gesammt- summe der Bestand- theile
2281	1	2281	50 fr. bis 12 fl.	5 fl. bis 85 fl.	9 fl. bis 400 fl.	350 fl. bis 600 fl.	499	1	499
1019	2	2038	1 fl. „ 18 „	8 „ „ 200 „	20 „ „ 500 „	250 „ „ 1300 „	128	2	256
338	3	1014	1 „ „ 30 „	30 „ „ 150 „	30 „ „ 600 „	400 „ „ 2000 „	44	3	132
177	4	708	2 „ „ 25 „	24 „ „ 170 „	80 „ „ 1200 „	400 „ „ 2800 „	20	4	80
74	5	370	6 „ „ 20 „	50 „ „ 245 „	140 „ „ 1000 „	900 „ „ 3600 „	3	5	15
38	6	228	8 „ „ 30 „	50 „ „ 100 „	150 „ „ 1800 „	720 „ „ 3500 „	3	6	18
11	7	77	20 „ „ 50 „	120 „ „ 250 „	300 „ „ 1000 „	1800 „ „ 8000 „	3	7	21
7	8	56	8 „ „ 40 „	.	950 „ „ 1:00 „	2500 „ „ 8000 „	.	.	.
2	9	18	36 fl.	.	.	.	.	.	.
2	10	20	10 fl. bis 60 fl.	70 fl.	300 fl.	8000 fl.	.	.	.
4	11	44	22 „ „ 55 „	238 „	952 fl. bis 1200 fl.	6000 fl. bis 8000 fl.	.	.	.
3953	.	6854	.	.	.	.	700	.	1021

NB. Hierzu kommen 50 Massenquartiere mit 3377 Schlafstellen zum Preise von 50 fr. bis 2 fl.



Was die Reform des öffentlichen Lohnfuhrwerkswesens und speziell des Omnibusdienstes, sowie die Ausdehnung des Pferdebahnetzes anbelangt, so wurde die Durchführung der bezüglichen Beschlüsse im Verlaufe der Zeit den betreffenden Geschäftsabtheilungen des Magistrates überwiesen und sie wird daher in dem Abschnitte: „Verkehrswesen“ besprochen werden. Nur einige Bemerkungen sollen an dieser Stelle Platz finden. Da es besonders wichtig erschien, von der Leistungsfähigkeit der sämtlichen Personentransportmittel Wiens ein klares Bild vor Augen zu haben, so erhielt das städtische, statistische Bureau den Auftrag, in dieser Richtung die erforderlichen Daten zu sammeln und vorzulegen. Das eingehende Elaborat desselben gab eine vollkommene Uebersicht über die Art, Zahl, Vertheilung und die Betriebsmittel der damals bestandenen eigentlichen Miethwägen (Fiaker, Einspänner, Stadtkahnwägen, Linienzeiselwägen) und deren Leistungsfähigkeit, es lieferte alle auf den Omnibusdienst bezüglichen Daten und verglich dieselben mit den Resultaten der Omnibusbeförderung in London, Paris und Berlin, bezifferte die Betriebsmittel und die Leistungsfähigkeit der Pferdebahn, stellte das Verhältniß der vorhandenen öffentlichen Fuhrwerke zur Bevölkerungszahl in Wien, London, Paris und Berlin fest und äußerte sich schließlich auf Grund eines Kalküls über die zu erwartende Frequenz der Ausstellung bezüglich der wünschenswerthen Erhöhung der Leistungsfähigkeit, insbesondere des Stellfuhrwerkes und der Pferdebahn.

Diesem Berichte zu Folge bezifferte sich die äußerste, gesammte Leistungsfähigkeit innerhalb eines zwölfstündigen täglichen Geschäftsbetriebes bei den (739) Fiakern mit 11.600 halbstündigen, bei den (767) Einspannern mit 200 dreiviertelstündigen Fahrten von gleicher Weite, wobei eine Strecke von einer starken Wegstunde, gleich dem größten Durchmesser der Stadt, als Fahrteinheit angenommen wurde. Die ganze, mit den damaligen Betriebsmitteln der Pferdebahn und der Stellwagenunternehmungen effektuirte höchste Leistung für den Lokalverkehr zum Praterstern belief sich auf 80.000 beförderte Personen in einem Tage.

Aus diesen Erhebungen ergab sich, daß die Vermehrung der eigentlichen Miethwägen höchst wünschenswerth, jene des Stellfuhrwerkes aber unumgänglich nothwendig, insbesondere aber im Hinblick auf den, einem Ziele ausschließlich zuströmenden Massenverkehr die Entlastung der einzigen durch die Praterstraße dahin führenden Pferdebahntrace dringend geboten sei.

Der Gemeinderath sprach sich gegenüber der k. k. n.-ö. Statthalterei und der k. k. Polizeidirektion für die thunlichste Liberalität bei Verleihung von Fuhrwerkskonzessionen, überhaupt aber für eine Reform des Lohnfuhrwerkes aus. Die Kommission veranlaßte zudem eine eigene Konfiskation der Lohnfuhrwerke und die Ausmittelung neuer Standplätze. Im Dezember 1872 war bereits in Folge dieser Bemühungen auf 75 Standplätzen für Fiaker und auf 154 Standplätzen für Einspanner ein Aufstellungsraum im Ganzen für 1147 Fiaker und 1580 Einspanner ermittelt.

Bezüglich der Pferdebahnen sei hier nur noch der neueröffneten Weltausstellungslinien gedacht, welche für die Erleichterung des Verkehrs von wesentlichem Belange waren. Die eine dieser Linien zweigte von der Ringstraße über die Nadeckbrücke durch die Löwengasse zur Sofienbrücke ab, die andere führte von der Alferbachstraße über die Brigittabrücke durch die Wallensteinstraße zur Nordwestbahn



und von da am Tabor durch die Nordbahnstraße zum Praterstern. Der Bau beider Linien lag außerhalb des mit der Tramwaygesellschaft geschlossenen Vertrages und konnte nur durch die Ausführung bedeutender Straßenbauten und Regulirungen ermöglicht werden, welche der Kommune sehr beträchtliche Opfer auferlegten. Im Zusammenhange mit den bezüglichen Straßenbauten wird dieser Linien noch besonders gedacht werden.

Da der Zugang des Praters in einer Weise beschränkt war, welche von der Zusammenstauung des Hauptverkehres von Fuhrwerken und Fußgängern in der Praterstraße eine nicht außer Acht zu lassende Gefährdung der persönlichen Sicherheit befürchten lassen mußte, so lag der Gedanke nahe, dem Donaukanal, als einer für den Massentransport von Personen vorzüglich geeigneten Verkehrsstraße, ein besonderes Augenmerk zuzuwenden. Der Zustand des Kanales war indeß damals derart, daß unbedingt mehrfache Uebelstände beseitigt werden mußten, ehe er dem beabsichtigten Zwecke dienstbar gemacht werden konnte. Die Möglichkeit einer Belebung der Schifffahrt im Donaukanale durch die Verwendung kleiner Dampfer gewann zudem an Wichtigkeit und Tragweite durch die Bedachtnahme auf die dadurch für die Zukunft zu realisirende Gewährleistung eines billigen und raschen Verkehrsmittels zwischen den aller Kommunikationen entbehrenden Vorstadttheilen Kofau und Brigittenau einerseits, Weißgärber und Erdberg andererseits.

Als wesentliches Hinderniß einer lebhafteren Entfaltung der Dampfschifffahrt, wie solche durch den Betrieb kleiner Schraubendampfer (der sogenannten *mouches*) von mehreren Seiten projektirt worden war, sprang vor Allem die Raumbegnung in die Augen, welche der Bestand der Pferdeschwemmen, der Waschschiffe, der Schiffszüge und der Fischergeschirre unterhalb der Ferdinandsbrücke mit sich brachte.

Die Pferdeschwemmen hatten bisher nicht blos dem ihrer Bezeichnung zunächst entsprechenden Zweck gedient. Ihre größere Brauchbarkeit lag vielmehr darin, daß sie zur allerdings sehr primitiven Gewinnung von größeren Wasserquantitäten zum häuslichen Bedarfe und zu Zwecken der Straßenbespritzung und Feuerwehr benützt wurden. In dieser Richtung mußte unbedingt für einen Ersatz derselben vorgesorgt werden. — Die Entfernung der Waschschiffe war bereits wiederholt aus verschiedenen, gewichtigen Gründen, jedoch erfolglos, angestrebt worden, weil die k. k. n.-ö. Statthalterei aus humanitären Rücksichten für die Eigenthümer derselben nie die gänzliche Entfernung dieser Schiffe, sondern nur deren Transferirung auf eine geeignetere Stelle verfügte und bezüglich der Ausmittelung einer solchen keine Vereinbarung erzielt werden konnte. — Die Abschaffung der Schiffszüge konnte durch die Remorquirung der Schiffe durch den Donaustrom bewirkt werden. — Wegen Entfernung der Fischergeschirre, deren Bestand an der gedachten Stelle wohl bis zu den Zeiten Maria Theresia's hinaufreichte, ohne auf einem klaren Rechte zu beruhen, waren bereits im Jahre 1815 und zuletzt im Jahre 1859 Verhandlungen gepflogen worden, ohne zu dem gewünschten Resultate zu führen, da ihre unbedingte Nothwendigkeit für den Fischhandel ihre Verlegung an eine andere Stelle bei der bisherigen Situierung des Fischmarktes und dem Mangel einer Fischhalle ungemein erschwerte. Endlich erwies sich auch die vom Jahre 1827 datirende Strompolizeiordnung in mancher Hinsicht als veraltet.

In Erwägung der im Vorstehenden angegebenen Verhältnisse befürwortete der Gemeinderath bei der k. k. Statthalterei die Ertheilung von Konzessionen zum



Betriebe der Dampfschiffahrt für den Lokalverkehr auf dem Donaukanale, nachdem er sich unter Einem für die Beseitigung der Pferdeschwemmen, die Entfernung der Waschschiffe, die Verlegung der Fischergeschirre, die Remorquirung der Schiffszüge durch den Donaustrom, sowie für die Revision der Strompolizeivorschriften ausgesprochen hatte. Diese Bestrebungen hatten mehrfachen Erfolg.

Die Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft ließ neue Lokaldampfboote konstruiren und eröffnete im Frühjahr 1873 einen entsprechenden Lokalverkehr zwischen Nußdorf und Kaiser-Ebersdorf. — Die Waschschiffe wurden definitiv beseitigt und die Fischergeschirre noch vor der Ausstellung an's rechte Ufer unterhalb des Kaiserbades verlegt.

Die drei Pferdeschwemmen am linken Ufer des Kanals, bekannt unter dem Namen der Wolfen-, Robert- und Johanneschwemme, wurden aufgelassen, nachdem alle Organe, insbesondere die Vorstehungen des II. und III. Bezirkes, sich für diese Maßregel ausgesprochen hatten. An ihre Stelle traten zur Erreichung der früher erwähnten Zwecke Pumpbrunnen mit Gaskraftmaschinen. Zur Benützung für die Pferdebesitzer wurde am rechten Ufer des Kanales in der Nähe des Dampfschiffahrtsgebäudes ohne jegliche Beeinträchtigung der Schifffahrt eine neue Schwemme errichtet.

Die wichtigste Aufgabe der Kommission, deren Lösung mit eben so vielen Schwierigkeiten als Geldopfern verknüpft war, blieb die Durchführung jener Kommunikationen, welche die so unumgänglich nothwendige Entlastung der Praterstraße von dem Massenverkehr und die leichtere Zugänglichkeit des Weltausstellungsplatzes überhaupt bezweckten.

Der Verkehr der Praterstraße mußte nach Thunlichkeit getheilt und besonders von dem Praterstern abgelenkt werden. Die Anstrengungen, welche in dieser Richtung gemacht worden sind, haben viel bleibend Nützliches geschaffen.

Zunächst wendete sich die Aufmerksamkeit der Verbreiterung der Passage an der Kreuzung der Tabor- und Praterstraße zu. Dieser Punkt gehörte seit jeher zu den frequentesten, gab wiederholte Veranlassung zu den ärgsten Verkehrsstockungen und gewann in letzterer Zeit durch den Verkehr mit dem Nordwestbahnhof an Wichtigkeit. Die längst geplante Verbreiterung dieser Passage kam durch den Ankauf und die Demolirung des Hauses Nr. 4 Taborstraße (s. g. Schwanenhaus) zur Ausführung. Die Kosten dieser Grundeinklösung beliefen sich nach Abzug des Erlöses für die übrigbleibende Bauarea auf 120.000 fl. Auch die untere Donaustraße erforderte die Beseitigung einer besonders engen Stelle, zu welchem Ende der Gemeinderath das Hofenederhaus Nr. 37, untere Donaustraße, um die Summe von 60.000 fl. kaufte und demolirte.

Zur Ablenkung des Verkehrs wurden acht Straßen in's Auge gefaßt, nämlich: die Rasumofsky-, Neuling-, Löwen- und Schlachthausgasse im III. Bezirk, Landstraße, die Schüttelstraße, die Feuerwerksallee und Wallensteinstraße im II. Bezirk Leopoldstadt, endlich die Alferbachstraße im IX. Bezirk Alsergrund.

Um dem Wagenverkehr den Zugang in den Prater von der Landstraßer Seite eröffnen und hiedurch den Verkehr von der Ringstraße an mehreren Punkten ablenken zu können, wurde an den Bau einer neuen Fahrbrücke an Stelle des früheren Rasumofsky- (Sofien-) Kettensteges und die Ausführung eines kombinierten Straßenregulierungsplanes geschritten.



Die Brücke, von den Bauunternehmern *W e g e r e r*, *R ö s t l i n* und *B a t t i g* ausgeführt, ruht auf gemauerten Pfeilern und hat eine Breite von 10 Klaftern. Ihre Abfahrtsrampe auf der Praterseite ist für alle Folgezeit mit der Prater-Gürtelstraße in Verbindung gesetzt. Für die Dauer der Ausstellung hat sich dieselbe zugleich an jene Straße angeschlossen, welche die General-Direktion zwischen der Hauptallee und Prater-Gürtelstraße als direkte Kommunikation zum Ausstellungsplatze provisorisch errichtet hatte. Von dem Anschlusse dieser Straße an die Brückenrampe führte weiters an dem inneren Rande der Gürtelstraße eine von der Wiener Tramway-Gesellschaft und der General-Direktion provisorisch hergestellte Pferdebahnlinie bis in die Nähe des ersten Rondeaus im Prater, somit zu dem unteren (westlichen) Eingange des Weltausstellungsplatzes. Der Bau der neuen *S o f i e n b r ü c k e* erforderte eine Summe von 312.370 fl.

Mit der Eröffnung dieser Kommunikation über den Kanal ging die Regulirung der *R a s u m o f s k y g a s s e* Hand in Hand. Hier war es besonders die sehr ausgedehnte gedeckte Unterfahrt des dortigen fürstlich *R i e c h t e n s t e i n ' s c h e n* Palais, welche die Passage behinderte. *S e.* Durchlaucht erklärte sich indeß bereit, in die Beseitigung dieses Vorbaues einzuwilligen und überdies 480 □° feines Gartengrundes gegen Zuweisung eines gleich großen städtischen Grundes an der *D o n a u l ä n d e* an die Kommune zu überlassen. So gelang es, die *R a s u m o f s k y g a s s e* in der Strecke zwischen der *S a l i n g a s s e* und der *S o f i e n b r ü c k e* zu reguliren und in der weiteren Strecke durch Zurückstellung der fürstl. *R i e c h t e n s t e i n ' s c h e n* Gartenmauer auf 12 Klafter, den Quai an der *E r d b e r g e r* Lände aber zwischen der *R a s u m o f s k y*- und *W a s s e r g a s s e* auf 20 Klafter zu verbreitern. Diese Quai-strecke wurde zu einem Wagen-Manipulations- und Aufstellungsplatze reservirt. Die Gesamtkosten-summe dieser Straßenregulirung mit Inbegriff der Neupflasterung bezifferte sich mit 256.565 fl. 71 kr., außerdem vergütete die Gemeinde für die Mehrarbeiten bei der Quaimauer 4637 fl. 77 kr. und für den Umbau der Einfriedung des fürstl. *R i e c h t e n s t e i n ' s c h e n* Gartens 8000 fl.

Durch die geschilderten Herstellungen wurde an drei Punkten eine Abzweigung des Verkehrs von der Ringstraße bewirkt, nämlich: 1. am Stubenring über die Stubenthorbrücke und Landstraße Hauptstraße in die *R a s u m o f s k y g a s s e*; 2. bei der *R a d e k s k y b r ü c k e* durch die *R a d e k s k y*straße und die in die *R a s u m o f s k y g a s s e* ausmündende *L ö w e n g a s s e*; 3. endlich über die *S c h w a r z e n b e r g b r ü c k e*, *K e n n w e g*, durch die *N e u l i n g*- und *U n g a r g a s s e*, *S e c h s k r ü g e l*- oder *R o c h u s g a s s e* mit Uebersetzung der Landstraße Hauptstraße ebenfalls in die *R a s u m o f s k y g a s s e*.

Eine weitere Entlastung der Praterstraße von Fuhrwerken und Fußgehern, namentlich aber eine sehr belangreiche Ablenkung des Massentransportes, vollzog sich durch die Pflasterung eines großen Theiles der *R a d e k s k y*straße und der ganzen *L ö w e n g a s s e*. Diese Herstellungen waren besonders dadurch wichtig, weil sie die Eröffnung jener Weltausstellungslinie der Pferdebahn ermöglichten, welche an der *R a d e k s k y b r ü c k e* von der Ringstraße abzweigend durch die *L ö w e n g a s s e* in die verbreiterte *R a s u m o f s k y g a s s e* und über die dortige neue Brücke bis zu der früher erwähnten provisorischen Gürtelstraßen-Pferdebahn führte. Diese Straßenregulirung nahm eine Kosten-summe von 97.372 fl. ö. W. in Anspruch, wovon ein Theilbetrag von 44.103 fl. die Tramway-Gesellschaft belastete, so daß auf die Kommune 53.269 fl. entfielen.



Um die Ablenkung über die Schwarzenbergbrücke und den Rennweg in die Rafumofskygasse möglich zu machen, wurde von der Gemeinde das Haus Nr. 21 in der Salesianergasse um den Preis von 29.000 fl. angekauft, durch dessen Demolirung die Kommunikation über die parzellirten fürstl. Metternich'schen Gründe mit der Neulinggasse eröffnet, die Neulinggasse selbst an ihrer engsten Stelle durch Grund-Einlösung bei der Realität Sr. kaiserl. Hoheit des Erzherzogs Albrecht und bei der gräfl. Dietrichstein-Mensdorff'schen Realität mit einem Kostenaufwande von 10.967 fl. regulirt und die über die Verbindungsbahn führende Neulingbrücke verbreitert wurde, wodurch der Kommune eine weitere Auslage von 11.696 fl. erwuchs. Der weiters beabsichtigte Durchbruch der Neulinggasse zwischen der Ungargasse und Landstraßer Hauptstraße konnte bis zur Weltausstellung nicht mehr effectuirt werden, da sich die bezüglichen Verhandlungen trotz des eifrigsten Bemühens in unerwarteter Weise verzögerten und auch derzeit noch nicht abgeschlossen werden konnten.

Da vom Rafumofsky (Sofien-) Kettenstege an keine Kommunikation in den so weit ausgehenden unteren Theil des Praters bestand, und der Weltausstellungsraum sich bis weit unter das Heustadl-Wasser erstreckte, so war von der General-Direktion der Weltausstellung ein besonderes Gewicht darauf gelegt worden, daß eine Verbindung zwischen dem Bezirk Landstraße in der Nähe der Marzer Linie und dem unteren Theil des Weltausstellungsplatzes hergestellt werde. Dieser Idee entsprach die Eröffnung der bis dahin durch den Linienwall abgeschlossenen Schlachthausgasse und deren Fortsetzung bis zum ersten Prater-Kondeau nach Ueberbrückung des Donau-Kanales. Durch diese Eröffnung war der unmittelbare Verkehr zwischen dem Ausstellungsplatz und dem oberen Theil der Bezirke Wieden und Margarethen, sowie dem Süd- und Staatsbahnhoft ermöglcht. Zudem konnte diese Straße zur Approvisionirung des Praters sehr vortheilhaft benützt werden, und bot bei einem Andränge von Fuhrwerk auf dem Weltausstellungsplatze zur Theilung und Verminderung desselben einen neuen Ausweg. Mit Rücksicht auf diese Momente fand sich die Gemeinde trotz der voraussichtlich großen Kosten und ungeachtet der zu überwindenden Schwierigkeiten bestimmt, die Ausführung dieses Straßenbaues mit aller Energie in Angriff zu nehmen.

Die Gemeinde erhielt von dem Finanzärar die Zustimmung zum Durchbruche des Linienwalles; sie ließ sohin das Amtsgebäude der Linienamts-Filiale Erdberg mit einem Kostenaufwande von 4680 fl. 56 kr. umgestalten und löste zur Verbreiterung der Straßenstrecke zwischen dem Donaukanal und dem durchbrochenen Linienwall mehrere Grundparzellen ein. Unter Einem wurde die Bewilligung zur Ueberbrückung des Kanales und von dem k. k. Obersthofmeisteramte und der k. k. Familien-Fonds-Güter-Direktion die Bewilligung zur Fortsetzung der Straße in den Prater bis zum Heustadlwasser und mit Uebersetzung desselben bis zum ersten Kondeau erwirkt. Die Regulirung und Vollendung dieses fast  $\frac{1}{4}$  Meile langen Straßenzuges beanspruchte in Folge der massenhaften Erdbewegung ein Gesamt-Erforderniß von 146.308 fl. 10 kr. und war gleich dem Baue der Fahrbrücke über den Donaukanal mit solcher Energie in Angriff genommen worden, daß sie rechtzeitig zu Ende geführt und so der ganze Straßenzug dem Verkehre übergeben werden konnte.

Was den Brückenbau anbelangt, so hatte der Gemeinderath die Ausführung der stabilen, aus Eisen konstruirten, 10 Klafter breiten Brücke der Gesellschaft von Fives-



Ville, die Ausführung der gemauerten Landpfeiler dem Bauunternehmer Wegerer übertragen. Die Kosten des Oberbaues, einschließlich der Aufstellung der Handlader und des Parapetgeländers, bezifferten sich mit 242.561 fl. 66 kr. in Silber; jene des Unterbaues mit 83.544 fl. 8 kr.; hiezu kam noch eine weitere Auslage für die Imprägnirung des Holzstöckelpflasters im Betrage von 2250 fl. 50 kr. Zufolge Gemeinderaths-Beschlusses erhielt die Brücke den Namen: Kaiser Josefs-Brücke.

Im 2. Gemeindebezirk Leopoldstadt wurde die Schüttelstraße als Fortsetzung der Unteren Donaustraße bis zur Kasumofsky- (Sofien-) Brücke mit einem Kostenaufwande von 116.475 fl. 43 kr. (einschließlich der durch Grund-Einsparungen verursachten Auslagen per 17.606 fl. 97 kr.) regulirt. Auch diese Herstellung hatte die Entlastung der Praterstraße zum nächsten Zwecke.

Eine sehr wichtige Kommunikazion war die Feuerwerksallee, welche direkt vom Praterstern zur Maschinenhalle führte und als Materialzufahrtsstraße zu dienen hatte. Nachdem diese beiläufig 800<sup>o</sup> lange Straße mit Allerhöchster Genehmigung und mit Zustimmung Sr. k. Hoheit des Erzherzogs Franz Karl bezüglich der Strecke längs des dortigen, Höchstdemselben gehörigen Gartens der Gemeinde unentgeltlich in das Eigenthum übergeben war, ließ diese die Straße in der ansehnlichen Breite von 20 Klaftern mit solidem Unterbau rekonstruiren, in ihrer Mitte eine 8 Klafter breite Fahrbahn pflastern und die Gehwege zu beiden Seiten makadamisiren. Das Gesammtverforderniß für diese umfangreichen Arbeiten bezifferte sich mit 202.645 fl. 6 kr. ö. W. In Ansehung ihrer besonderen Bedeutung für die Weltausstellung erhielt diese Straße den Namen: „Ausstellungsstraße.“

Der Neubau einer Brücke an Stelle der hölzernen Nothbrücke über den Donaukanal bei der Augartenstraße, faßte einen doppelten Zweck in's Auge. Zunächst wurde beabsichtigt, über diese Brücke und durch einen Theil des Augartens die Tramway in die Augarten-Alleestraße oder zum Tabor und durch die Nordbahnstraße in den Prater abzulenken. Andererseits aber handelte es sich auch um die endliche Kassirung der hölzernen Nothbrücke, deren Bauzustand zudem bereits gelitten hatte und die durch ihre rohe Zimmerung und häßliche Plumpheit einen schroffen Gegensatz zu den Prachtbauten bildete, welche in ihrer nächsten Umgebung während des letzten Dezenniums am Franz-Josefs-Quai und am Schottenring entstanden waren. Die erstere Absicht scheiterte, da die Bemühungen der Kommune, einen Durchbruch durch den Augarten zu erzielen, erfolglos blieben. Der zweite Zweck dagegen wurde, allerdings mit sehr großen Opfern, erfüllt, indem die Kommune zum Baue einer monumentalen Brücke schritt, nachdem ihre Bemühungen, von der Staatsverwaltung die Herstellung dieses Neubaus aus Staatsmitteln zu erlangen, aus dem Grunde zurückgewiesen worden waren, weil diese Brücke nicht im Zuge einer ärarischen Reichsstraße gelegen ist. Unter dem Vorbehalte eines Regresses bezüglich des Staatsbeitrages genehmigte der Gemeinderath das von der Kompagnie von Fives-Ville vorgelegte Projekt und ließ dasselbe (eine neue Art von Kettenbrücken mit steifen Trägern ohne rückwärtige Verankerung, wobei das Gleichgewicht durch eine Obergürtung hergestellt wird) mit einem Gesamtkostenaufwande von 402.979 fl. 88 kr. ausführen.

Als ein weiteres Straßenobjekt von besonderem Belange erscheint der Straßenzug Alferbachstraße, von der Nußdorferstraße im IX. Bezirk angefangen, über die



Brigittabrücke in die Wallensteinstraße mündend und über diese zum Nordwestbahnhofe und am Tabor in die Nordbahnstraße zum Praterstern und von hier in die Schwimmschul-Allee führend.

Die Alserbachstraße wurde in der Strecke von der Rußdorferstraße bis zur Pechensteinstraße durch Umgestaltung der Stützmauern erweitert und in der Strecke von der Pechensteinstraße bis zum ehemaligen Porzellanfabriksgebäude durch Kaffirung der Glashäuser und der Einfriedigungsmauer der fürstlich Pechenstein'schen Realität eine Verbreiterung der Straße auf zwölf Klafter erzielt. Die weitere Ausführung dieses Straßenzuges erfolgte durch die, größtentheils durch Grundeinlösungen in der Brigittenau ermöglichte Eröffnung der Wallensteinstraße, welche von der Treustraße bis zum Nordwestbahnhof führt und endlich durch die Einlösung des hofärarischen Zwischenplatzes in der Nordbahnstraße.

In der ganzen bezeichneten Strecke gelangte die zweite Weltausstellungs-Pferdebahnlinie zur Ausführung, welche ohne Haltstation am Praterstern unmittelbar in die Schwimmschul-Allee führte und daselbst an jene provisorische Linie sich anschloß, welche die Wiener Tramway-Gesellschaft auf hofärarischem Grunde für die Dauer der Ausstellung mit der Endstation vor der Maschinenhalle errichtet hatte. Diese Pferdebahnlinie vermittelte den Verkehr von Döbling, Währing und einem großen Theil des IX. Bezirkes.

Was aber die dauernden Vortheile dieses Straßenbaues anbelangt, so braucht wohl nur darauf hingewiesen zu werden, daß derselbe drei Bahnhöfe verbindet. Die Kosten dieser Herstellungen waren selbstverständlich bedeutend. Die Verbreiterung bei der Pechenstein'schen Realität beanspruchte eine Summe von 22.006 fl. 30 kr. und die Pflasterung der Alserbachstraße eine Gesamtausgabe von 146.094 fl. 23 kr., wovon jedoch 50.785 fl. 69 kr. von der Tramway-Gesellschaft rückvergütet wurden, so daß die Gemeindemittel mit 95.308 fl. 54 kr. belastet erscheinen.

Die Regulirung der Wallensteinstraße erforderte einen Kostenaufwand von 162.753 fl. 90 kr. Hievon entfiel auf die Tramway-Gesellschaft die Summe von 40.503 fl. 67 kr.

Es erübrigt nunmehr noch der Vorkehrungen zu gedenken, welche die Kommune für die Straßenbespritzung und die Gasbeleuchtung im Prater brachte. Für die erstere wurde durch Herstellung von Brunnen gesorgt; die letztere umfaßte den ganzen Prater zwischen der Feuerwerksallee und dem Donaukanal und erstreckte sich in der Hauptallee bis zum Lusthause und selbst bis in das Innere des Ausstellungsplatzes.

Außerhalb des Weltausstellungsplatzes wurden 1141 Gasandeleber, im Innern 563 errichtet. Die Beleuchtung des äußeren Praters erforderte in der Zeit vom November 1872 bis Ende Dezember 1873 die Summe von 26.996 fl. 41  $\frac{1}{2}$  kr. Für die Beleuchtung im Innern des Weltausstellungsraumes erwachsen der Kommune in der Zeit vom 15. März bis Ende Dezember 1873 Kosten im Betrage von 18.897 fl. 54 kr.

Im Ganzen verursachte der Gemeinde die Weltausstellung zur Ausführung aller administrativen Verfügungen, wie in dem Abschnitte „Finanzen“ S. 179, Tab. V begründet ist, bis Ende 1873 eine Auslage von 2,193.785 fl.