

X. Verkehrswege und Verkehrsmittel.

A. Verkehrswege.

a) Gemeindestraßen.

1. Straßenebenennungen.

Im Jahre 1897 wurden neu benannt;

Im I. Bezirke: Der Kaiser Ferdinands-Platz, gegenüber der Ferdinandsbrücke, zur Erinnerung an weiland Sr. Majestät Kaiser Ferdinand.

Im II. Bezirke: Die Donaueschingerstraße, die in der Donaustadt zwischen der Traisen- und Kampstraße längs den Baugruppen der Reihe X gelegene Längensstraße, nach dem Ursprunge der Donau in Donaueschingen; die Freilagergasse, die zwischen der Helenengasse und der Franzensbrückenstraße gelegene, bei Dr.-Nr. 20 Helenengasse abzweigende Quergasse, zur Erinnerung an das daselbst bestandene Freilager; die Gredlerstraße, die bei Dr.-Nr. 11 Taborstraße eröffnete Quergasse, nach dem durch seine patriotische Haltung in den Jahren 1849 und 1859 bekannnten Advocaten, Dr. Andreas Freiherrn von Gredler; die Greifensteinstraße, die bei der Baugruppe A der Reihe V in der Donaustadt zwischen dem Handelsquai und der Wehlstraße gelegene Längensstraße, nach der Burgruine Greifenstein; die Wachaustraße, die zwischen der Ennsstraße und Hillerstraße längs der Baugruppen der Reihen XX und XXI in der Donaustadt gelegene Längensstraße, nach der Wachau; die Walcherstraße, die bei der Baugruppe der Reihe XVII der Donauregulierungsgründe zwischen der Ley- und Engerthstraße, nächst dem Erzherzog Carl-Platz gelegene Längensstraße, nach dem im Jahre 1803 verstorbenen Director der mathematischen und physikalischen Wissenschaften an der Wiener Hochschule, Josef Walcher.

Im III. Bezirke: Die Kaisergartenstraße, die zwischen der Rudolfsstraße und der verlängerten Barmherzigengasse befindliche neue Gasse, zur Erinnerung an den ehemaligen Kaisergarten im III. Bezirke; die Rärchergasse, die Längengasse, welche sich von der Kölblgasse längs der Verbindungsbahn bis zum Landstraßer Gürtel hinzieht, zur Erinnerung an Elisabeth Rärcher, welche ein Haus zu einer Stiftung für verarmte Geschäftsleute des III. Bezirkes gewidmet hat; die Weissenberggasse, die zwischen der Boerhavengasse und der verlängerten Eslerngasse gelegene neue Gasse, nach dem ehemaligen langjährigen Gemeinderathe und Bezirksvorsteher Carl Weissenberger.

Im IV. Bezirke: Die Tilgnerstraße, die infolge der Parcellierung der Realität Dr.=Nr. 20 Favoritenstraße eröffnete neue Straße zwischen der Favoritenstraße und dem daselbst hergestellten neuen Plage, nach dem Bildhauer Victor Tilgner.

Im X. Bezirke: Der Antonsplass, in der Himbergerstraße, nach der neuen Kirche, welche dem heiligen Antonius von Padua geweiht und St. Antonius-Kirche benannt werden wird; die Braunspergengasse, die dritte Parallelgasse zur Triesterstraße, nach der nahegelegenen Nied Braunspergen; der Friesenplass, der zwischen der Neilreich- und Fernkorn-gasse, sowie der Angeli- und Hardtmuthgasse entstandene Plass, nach dem im Jahre 1814 verstorbenen Mitbegründer der deutschen Turnkunst, Friedrich Friesen; die Rundratstraße, die von der Triester Reichsstraße zum k. k. Franz Josef-Epitale führende Zufahrtstraße, nach dem verstorbenen Fachschriftsteller und Professor an der medicinischen Facultät, Dr. Hans Rundrat; zur Spinnerin, die zweite Parallelgasse zur Triesterstraße, nach der Denksäule „Spinnerin am Kreuze“.

Im XI. Bezirke: Der Gräßlplass, der zwischen der Geiselbergstraße, der Spinn-gasse, der sogenannten Viehtriebstraße und dem städt. Mhl- und Werkhause an der Grenze des X. und XI. Bezirkes gelegene Plass, nach dem im Jahre 1896 verstorbenen Fleischhauer Andreas Gräßl, welcher zur Schaffung dieses Platzes viel beigetragen hat.

Im XIII. Bezirke: Die Hernstorferstraße, die vom Hause Dr.=Nr. 126 der Hütteldorferstraße abzweigende vierte Quergasse, nach dem im Jahre 1864 verstorbenen letzten Ortsrichter von Baumgarten, Leopold Hernstorfer.

Im XVI. Bezirke: Die Gerunggasse, die zweite Quergasse zwischen der Galizin- und Liebhartsthalstraße, nach Gerung von Ottakring (Ottakrin), Besitzer des Ottakringer Freihofes; der Glauberplass, Plass oberhalb des Januschlabrunnens an der Liebhartsthalstraße, nach dem Ottakringer Pfarrer Nikolaus Glauber, Gründer der Lambrechtszche; die Haydlergasse, von der Steinhofstraße zur Vogeltemngasse, nach dem im Jahre 1676 verstorbenen Dorfrichter Mathias Haydler; die Heigerleinstraße, die Verlängerung der Enckelstraße bei Dr.=Nr. 204 Ottakringerstraße bis zur Bezirksgrenze, nach Johannes Heigerlein, genannt Fabri, Bischof von Wien; die Hertlgasse, von der Steinhofstraße bis zur Galizinstraße, nach dem im Jahre 1656 verstorbenen ersten namentlich bekannten Ortsrichter von Ottakring, Michael Hertl; die Rauegasse, Verlängerung der Hofeggergasse bei Dr.=Nr. 216 Ottakringerstraße bis zur Bezirksgrenze, nach dem im Jahre 1551 verstorbenen Bischof von Wien, Friedrich Rauea; die Paltaufgasse, die bei Dr.=Nr. 183 Ottakringerstraße in der Verlängerung der Kömergasse gebildete Quergasse, nach Franz Paltauf, Dorfrichter von Ottakring (1756—1768); die Pfenninggeldgasse, die zwischen der Possinger- und Heindlgasse eröffnete, bei Dr.=Nr. 103 und 105 Thaliastraße in dieselbe mündende Quergasse, nach dem Nied Großpfenninggeld; die Rädtnergasse, zwischen der Steinhofstraße und der Vogeltemngasse, nach dem im Jahre 1682 verstorbenen Dorfrichter, Georg Rädtner; die Savoyenstraße, der Dornbach-Hütteldorfer Verbindungsweg durch den Park auf den Wilhelminenberg, zum Andenken an die Fürstin Maria Christine Montleart, geborene Herzogin von Savoyen; die Spindeleggergasse, die zwischen der Seeböck- und Eßfingergasse parallel mit denselben gelegene Längengasse, nach dem im Jahre 1867 verstorbenen Hausbesitzer und Milchmeier Simon Spindelegger;

die Starchantgasse, die Längengasse zwischen der Galizin- und Liebhartsthalstraße, parallel mit dieser von der Villa Maurer längs der Villa Zagorski bis zur Villa Hofer sich erstreckend, nach Starchant von Ottakring, Eigentümer des Ottakringer Freihofes; die Thalhaimergasse, die zwischen der Brühl- und Arltgasse eröffnete, bei Dr.-Nr. 91 und 93 Thaliastraße in dieselbe mündende Quergasse, nach Gregor Thalhaimer, Pfarrer von Ottakring im Jahre 1484; die Trauergasse, die vierte Quergasse zwischen der Galizin- und Liebhartsthalstraße, nach dem im Jahre 1664 verstorbenen Ortsrichter Hans Trauner; die Vogelkenngasse, Promenadeweg von der Elisabeth-Avenue bis zur Restauration Steinbruch, nach der benachbarten Wiese; die Wanrieglgasse, die erste Quergasse zwischen der Liebhartsthal- und Galizinstraße, nach dem Niede Wanriegl; die Winterleithengasse, die dritte Quergasse zwischen der Liebhartsthal- und Galizinstraße, nach dem in der Nähe gelegenen Niede Winterleithen.

Im XVII. Bezirke: Die Alzzeile, die vom Hernalser Friedhofs über den eingewölbten Alsbach in die Dornbacherstraße führende Straße.

Im XIX. Bezirke: Die Hochschulstraße, die von der Sternwartstraße längs des Türkenchanzparkes und des Gebäudes der Bodencultur-Hochschule bis zur Hartackerstraße sich erstreckende Querstraße.

Abgeändert wurden:

Im III. Bezirke: Die Vogtgasse in Würzlerstraße, nach dem im Jahre 1897 verstorbenen k. k. Armenarztes Dr. Ladislaus Würzler.

Im XIII., XIV. und XV. Bezirke: Die Schönbrunnerstraße in Mariahilferstraße.

Im XVI. Bezirke: Ein Theil der Hasnerstraße in Bernardgasse.

Im XIX. Bezirke: Die frühere Hochschulstraße in Feistmantelstraße, nach dem im Jahre 1871 verstorbenen Rudolf Ritter von Feistmantel, der sich um die forstwissenschaftliche Fachliteratur in hohem Grade verdient gemacht hat; ferner der Hei der Hochschulstraße von der Gymnasiumstraße bis zur Blaasstraße, bezw. dem dort projectierten Häuserblocke in Lannerstraße, nach dem im Jahre 1843 verstorbenen Walzer-Componisten Josef Lanner.

2. Herstellung und Erhaltung der Straßen.

Das Flächenmaß der in der regelmäßigen Erhaltung der Gemeinde stehenden Straßen, Gassen und Plätze, einschließlich der Trottoire, Gehwege und Reifsteige betrug am Ende des Jahres 1897 10,569.953 m², wovon 7,735.922 m² auf Bahnhöfen, Plätze, Spiegel, Talus u. und 2,834.031 m² auf Trottoire, Gehwege und Reifsteige entfallen.

Der Zuwachs an Straßenflächen gegenüber dem Jahre 1896 beträgt insgesammt 89.537 m² und ist durch die Eröffnung neuer und die Verlängerung und Verbreiterung bestehender Straßen und Gassen sowie durch die entgeltliche Abtretung von Gründen aus Anlaß von Häuserumbauten entstanden. Hierbei ist zu bemerken, daß der bezeichnete Zuwachs sich nur auf solche Straßenflächen bezieht, welche im Laufe des Berichtsjahres durch Pflasterung oder Beschotterung für den allgemeinen Verkehr benutzbar

gemacht wurden, während jene Flächen, die infolge von Parcellierungen größerer Grund-complexe als Straßengründe zur Abschreibung gelangten, aber noch nicht den Charakter von öffentlichen Communicationen besaßen, nicht zugerechnet wurden.

Faßt man die einzelnen Bezirke ins Auge, so zeigt sich, daß an dem Straßenzuwachse hauptsächlich die Bezirke II, Leopoldstadt, (mit 14.853 m²), XVI, Ottakring, (mit 8721 m²), XVII, Hernals, (mit 11.974 m²) und XVIII, Währing, (mit 17.079 m²) betheilt sind, und daß im allgemeinen in den ehemaligen Bezirken I bis X ein Zuwachs von 38.736 m², in den neu angegliederten Bezirken XI bis XIX ein solcher von 50.801 m² stattfand.

Von wichtigeren Straßenherstellungen und anderen für die Verbesserung der Communicationsverhältnisse dienenden Ausführungen im Jahre 1897 sind folgende hervorzuheben:

Im III. Bezirke wurde die Ungargasse in dem Theile vor den Häusern Nr. 8 bis 16 bedeutend verbreitert, im Niveau reguliert und das einfache Geleise der Pferdebahn zu einem Doppelgeleise ausgestaltet.

Im IV. Bezirke wurden die Frankenberggasse bis zur Wiedner-Hauptstraße und die Mühlgasse bis zur Schleifmühlgasse verlängert.

Im VI. Bezirke wurde die Köstlergasse neu eröffnet und fahrbar hergestellt; weiters erfolgte am Mariahilfergürtel, welcher theilweise auch im XV. Bezirke liegt, die Regulierung des Terrains und die Beseitigung von Resten des ehemaligen Linienwalles.

Im VII. Bezirke konnten für den Verkehr sehr wichtige Straßenverbreiterungen und Niveauregulierungen in dem ansteigenden Theile der Mariahilferstraße vom Getreidemarkt bis zur Stiftgasse, dann in der Neustiftgasse von D.-Nr. 18 bis 30 vorgenommen werden, nachdem die daselbst befindlichen Häuser zum Umbau gelangt waren.

Im X. Bezirke erfolgte in der Simmeringerstraße zwischen der Hausergasse und Absberggasse, dann in letzterer Gasse selbst eine bedeutende Trottoir- und Niveauregulierung und Pflasterung, wodurch dieser für die Verbindung mit dem XI. Bezirke wichtige Straßenzug eine wesentliche Verbesserung erfuhr.

Im XIV. Bezirke wurden längere Strecken der Suezgasse, Illeggasse und Wurmserstraße reguliert und für den allgemeinen Verkehr eröffnet.

Im XVI. Bezirke erfolgte die Regulierung und Fahrbarmachung der Koppstraße, von der Kreitnergasse bis zur Arltgasse, ferner mußte die Ottakringerstraße bei der Kreuzung mit der Stadtbahn (Vorortlinie) auf eine längere Strecke im Niveau reguliert werden.

Im XVII. Bezirke konnten die Arbeiten für die Fortsetzung der Alzeile vom Dornbacher Friedhofe bis Einmündung in die Dornbacherstraße zum größten Theile vollendet werden; weiters wurden die Waldegghofgasse und die Verbindungsstraße von dieser zur Promenadegasse in Dornbach, dann Theile der Römorgasse und Rainzgasse neu hergestellt.

Im XVIII. Bezirke wurde das ausgedehnte Areal der ehemaligen Zwangsarbeitsanstalt in Währing parcellirt. Aus diesem Anlasse wurden die Schulgasse, Schopenhauergasse, Klostergasse und Vincenzgasse über diese Realität verlängert; die

Staudgasse wurde wesentlich verbreitert, weiters wurden Theile der Wallriß- und Wittthaugergasse reguliert und als Straßen ausgebildet.

Im XIX. Bezirke wurde die Cottagegasse in der Strecke von der Prinz-Eugengasse bis zur Lannergasse eröffnet und reguliert.

Gepflasterte Straßen. Normative Bestimmungen hinsichtlich der Ausführung von Pflasterungen wurden im Berichtsjahre nicht getroffen.

Bezüglich der Haftpflicht für currente Pflasterungsarbeiten auf den durch Umbauten zugewachsenen Straßengrundtheilen hat der Stadtrath mit Beschluß vom 10. August 1897 angeordnet, daß in Zukunft die ständigen städtischen Unternehmer für die currenten Pflasterungsarbeiten, welche in dieser Eigenschaft Pflasterungsarbeiten auf durch Umbauten zugewachsenen Straßengrundtheilen ausgeführt haben, zur unentgeltlichen Behebung von Schäden in diesen Pflasterflächen aus dem Titel der in § 14 der Bestimmungsvorschrift bedungenen Haftung dann nicht verhalten werden sollen, wenn die Pflasterung vor Ablauf eines Jahres nach Vollendung des Hausumbaues stattgefunden hatte, und die Schäden durch Setzungen im Straßengrunde entstanden sind.

Das Ausmaß aller Pflasterflächen auf den von der Gemeinde Wien erhaltenen Straßen, Gassen und Plätzen betrug am Ende des Jahres 1897: 5,154.201 m², wovon 3,250.414 m² auf Bahnhöfen, Plätze, Zwischenplätze und Spiegel und 1,903.787 m² auf Trottoire entfallen.

Das Flächenmaß der im Berichtsjahre hergestellten Neupflasterungen betrug 46.756 m² (42.321 m² Bahnhöfen und 4435 m² Trottoire), wobei zu bemerken ist, daß unter der Bezeichnung „Neupflasterung“ nicht nur die Pflasterung einer bisher ungepflasterten, sondern auch einer bereits gepflasterten Straße verstanden wird, wenn bei letzterer durchaus neues Material zur Verwendung gelangt.

Gelegentlich dieser Neupflasterungen waren Flächen im Ausmaße von 23.295 m² (18.411 m² Bahnhöfen und 4884 m² Trottoirs) umzupflastern.

Außerdem kamen noch Umpflasterungen im Ausmaße von 35.378 m² zur Ausführung, wovon 32.036 m² auf Bahnhöfen und 3342 m² auf Trottoire entfallen; hiebei ist zu bemerken, daß in den angeführten Ziffern jene zahlreichen Pflasterreparaturen, die im currenten Wege von den Ämtern und Bezirksvorstehern mittels Bestellscheinen, also nicht auf Grundlage genehmigter Kostenschätzungen ausgeführt wurden, nicht inbegriffen sind.

Die detaillirten Angaben über die auf jeden einzelnen Bezirk entfallenden Flächen der Neu- und Umpflasterungen und die hiezu verwendeten Pflasterungsmaterialien sind in dem Statistischen Jahrbuche der Stadt Wien im Abschnitte „Straßenwesen“ ersichtlich gemacht.

Vergleicht man das Ausmaß der im Jahre 1897 zur Ausführung gelangten Pflasterungen mit jenem der Vorjahre, so ergibt sich, daß im Berichtsjahre eine sehr bedeutende Verringerung eingetreten ist, was seine Begründung in dem Umstande findet, daß behufs Einlegung der Gasrohre des städtischen Gaswerkes, welche bereits im Jahre 1896 begann und in den Jahren 1897 bis 1899 zu Ende geführt werden wird, die sämtlichen Straßen aufgebrochen werden müssen; infolge dessen wurden die Pflasterungen möglichst eingeschränkt, bezw. auf die Zeit verschoben, zu welcher die Legung der Gasrohre und die Herstellung der Abzweigungsleitungen vollendet sein wird.

Aus demselben Grunde wurde im Berichtsjahre auch keine Straße mit einem geräuschlosen Pflaster (Asphalt, Holz oder Metallic) neu belegt; die bezüglichlichen Herstellungen beschränkten sich theils auf die Erneuerung von schadhaft gewordenen derlei Pflasterungen, theils auf die Belegung von solchen Flächen, welche durch die vorgekommenen Straßenverbreiterungen bei Häuserumbauten zugewachsen sind.

Im ganzen wurden daher auch nur Flächen im Ausmaße von 6206 m² mit sogenanntem geräuschlosen Pflaster hergestellt, und zwar 2048 m² mit Asphalt, 4019 m² mit Holzstöckeln und 139 m² mit Metallic; 5434 m² entfallen hievon auf die Erneuerung von schadhaft gewordenen derlei Pflasterungen.

Hinsichtlich der Anzahl und Gattung der im Berichtsjahre verwendeten Pflastersteine, sowie bezüglich des Schotter- und Sandverbrauches, dann der aus den städtischen Steinbrüchen in und bei Mauthausen eingelieferten Pflastersteine soll hier auf das Statistische Jahrbuch der Stadt Wien hingewiesen werden.

Zur Verwendung für Pflasterungen von besonders stark befahrenen Straßen wurden auch im Berichtsjahre aus mehreren Brüchen in Oberösterreich und Böhmen Granitsteine, welche härter sind, als die gewöhnlichen Mauthausener Steine, bezogen und zwar 330.000 Stück Würfelsteine und 9000 Stück halbe Würfel (sogenannte Zwickelsteine).

Dem Stadtrathsbeschlusse vom 23. September 1892 entsprechend, wurden bei den mit durchaus neuen Würfelsteinen ausgeführten Ampflasterungen am Opernring und in der Praterstraße die Steinfugen mit Kunstasphalt ausgegossen.

Ein Ausgießen mit hydraulischem Kalkmörtel fand nur bei Trottoirpflasterungen statt.

Im Jahre 1897 bezifferten sich die Kosten für die Neuherstellung gepflasterter Straßen mit 94.186 fl. 50 kr., für die Erhaltung gepflasterter Straßen mit 424.143 fl. 78 kr. Im Vorjahre waren für die bezeichneten Zwecke 281.281 fl. 89 kr., beziehungsweise 634.507 fl. 52 kr. verausgabt worden.

Nicht gepflasterte Straßen. — Das Ausmaß der nicht gepflasterten (macadamisierten oder beschotterten) Flächen auf den von der Gemeinde erhaltenen Straßen, Gassen und Plätzen betrug am Ende des Jahres 1897 5,415.752 m², wovon 4,485.508 m² auf Fahrbahnen, Plätze und Zwischenplätze und 930.244 m² auf Gehwege und Reitsteige entfallen.

Bezüglich der im letzten Verwaltungsberichte erwähnten Art der Herstellung neuer Schotterstraßen ist im Berichtsjahre keine Änderung zu verzeichnen.

Zur Erhaltung der Schotterstraßen wurden im Jahre 1897 124.572 m³ Schotter verbraucht, darunter 71.019 m³ Gebirgsschlägel- und Nieselschotter, welcher zur Erhaltung der wichtigeren Straßen Anwendung fand; der Rest entfällt auf Rund- und Wienflussschotter, sowie auf Grubenschotter, welcher in einzelnen Bezirken bei Bauten gewonnen und von den Bezirksvorstehern bei Erhaltung minder wichtiger Straßen verwendet wird.

Zum Comprimieren des aufgebrachten Schotters standen wie in den Vorjahren 12 große Walzen mit Pferdebespannung zur Verfügung.

Die Auslagen für die Neuherstellung ungepflasterter (macadamisierter) Straßen betrugen im Jahre 1897 150.228 fl. 66 kr., jene für die Erhaltung der ungepflasterten Straßen 559.209 fl. 64 kr. (gegen 195.118 fl. 99 kr., beziehungsweise 449.313 fl. 31 kr. im Jahre 1896).

Um wenigstens einen Theil des Schotterbedarfes zu decken und die Kosten für die Beschaffung des Schotters zu verringern, wurde der städtische Schotterbruch am Ezelberge (bei Neuwaldegg) auf Grund des G.-N.-Bl. vom 12. Jänner in die eigene Regie übernommen und eine entsprechende Ausgestaltung desselben angebahnt.

Der betreffende Beschluß lautet:

1. Es werde mit 15. Februar 1897 im städtischen Steinbruche am Ezelberge die eigene Regie eingeführt. Dieselbe habe sich bloß auf die Arbeiten im Bruche selbst zu beschränken und wäre die Abfuhr des Schotters in eigener Regie einem späteren Zeitpunkte vorzubehalten.

2. Dem bisherigen Werkleiter wäre sofort zu kündigen und mit ihm wegen des Ankaufes der ihm gehörigen, im Steinbruche verwendeten zwei Cabspferde und der im Steinbruche von ihm gemachten Anschaffungen (Werkzeuge zc.) zu verhandeln.

3. Für die neu zur Besetzung gelangende Stelle eines Werkleiters im städtischen Steinbruche am Ezelberge werde ein Concurs ausgeschrieben.

Von den Bewerbern wäre nachzuweisen eine längere Thätigkeit als Werkleiter in einem Steinbruche, sowie die Kenntnis einfacher technischer Schreib- und Rechnungsarbeiten. Gediente Geniefeldweibel oder Militär-Bauwerkmeister und nach Wien Zuständige hätten den Vorzug vor den übrigen.

4. Dem Werkleiter wären ein Gehalt von 1000 fl. jährlich, Naturalquartier und 50 fl. jährliches Heizpauschale zu genehmigen.

Die Bestellung hätte erst nach Ablauf einer Probezeit (in der Dauer eines Jahres vom Tage der Aufnahme an) gegen halbjährige Kündigung zu erfolgen; während des Probejahres stünde beiden Theilen ein 14tägiges Kündigungsrecht zu.

5. Für die Schlägler im Bruche werde ein Accordlohn von 70 kr. per Cubikmeter, für die Steinbrecher von 1 fl. 50 kr. täglich, für die beim Cabsfuhrwerk bediensteten Tagelöhner von 1 fl. 10 kr. per Tag genehmigt.

6. Es werde mit Rücksicht auf das nicht befriedigende Resultat der Erhebungen von der Eröffnung des Steinbruches im Mitterel Abstand genommen und unter einem der Magistrat beauftragt, die Lösung des Pachtvertrages der k. k. Forst- und Domänen-direction in Wien zur Kenntnis zu bringen.

7. Es werde zur Überwachung des Betriebes des städtischen Steinbruches am Ezelberge eine ständige Commission, bestehend aus fünf Gemeinderäthen, seitens des Gemeinderathes eingesetzt.

8. Diese Überwachungscommission, beziehungsweise Vertreter derselben wären den aus Anlaß der zu beginnenden Investitionsarbeiten und Förderanlagen stattfindenden commissionellen Vorerhebungen, sowie den Besprechungen über die zur Genehmigung vorzuliegenden Projecte beizuziehen.

Zunächst wurde ein neues Arbeiterwohnhaus mit einem Kostenaufwande von 8550 fl. errichtet. Das bezügliche Project wurde vom Gemeinderathe am 16. März genehmigt.

Sodann wurde mit dem Gemeinderathsbeschlusse vom 25. Juni die maschinelle Einrichtung (Benzinmotor, Schotterbrechmaschine zc.) mit einem Erfordernisse von 17.100 fl. genehmigt. Die Lieferung dieser Anlage wurde der Firma Joh. Hopf übertragen.

Während das Arbeiterwohnhaus im Jahre 1897 vollendet und in Benützung genommen wurde, konnte der maschinelle Betrieb in diesem Jahre nicht mehr begonnen werden. Die Anlage selbst wurde fast ganz fertiggestellt.

Es wurde daher im Jahre 1897 die Schottererzeugung nur mit Handschlägelung und im geringen Umfange betrieben. Im Jahre 1897 wurden in diesem Bruche rund 4300 m³ Schotter erzeugt. Der größte Theil der Arbeitskräfte mußte dazu verwendet werden, die für den Maschinenbetrieb nöthigen Umgestaltungen im Bruche vorzubereiten.

Zur Beschleunigung der Erweiterung des Bruches wurde die Abdeckung desselben an der Seite gegen die Maschinenanlage an einen Unternehmer übertragen und für diese Arbeiten ein Betrag von 5760 fl. genehmigt, welcher im Berichtsjahre fast ganz zur Verwendung gelangte.

3. Säuberung und Beprißung der Straßen.

Straßensäuberung. — Das zur Ausarbeitung eines Organisationsstatutes für die Straßensäuberung eingesetzte gemeinderäthliche Comité legte im Berichtsjahre dem Stadtrathe den Entwurf eines solchen Statutes zur Beschlußfassung vor. Dieser Entwurf wurde jedoch vom Stadtrathe dem Magistrate mit dem Auftrage übermittelt, das Gutachten der Bezirksvorsteher über denselben einzuholen, wobei den Bezirksvorstehern mitzuthellen ist, daß der Stadtrath der Anschauung ist, daß die Controle über das Straßensäuberungswesen und die Straßenerhaltung den Bezirksvorstehern, beziehungsweise Bezirksausschüssen zu überlassen sei.

Am Ende des Berichtsjahres waren noch nicht sämtliche Gutachten abgegeben.

Um die eigene Regie bei der Straßensäuberung zu erweitern, wurde zufolge Gemeinderathsbeschlusses vom 30. April 1897 der Bau eines Straßensäuberungs-Depôts für die Bezirke I, II, VIII und IX auf den städtischen Realitäten, II. Bezirk, Obere Augartenstraße Nr. 14 und 16 unter Einbeziehung der vor diesen Realitäten und dem benachbarten k. u. k. Militär-Verpflegsmagazine befindlichen Zwischenplätze als Wagenaufstellungsplatz projectiert.

Wegen Nichterlangung des hierzu erforderlichen Bauconsenses stand der Gemeinderath von diesem Projecte ab und beschloß am 3. September 1897, auf den städtischen Realitäten, II. Bezirk, Obere Augartenstraße Nr. 14 und 16, ein Straßensäuberungs-Depôt zu errichten, welches bloß für Zwecke des I. und II. Bezirkes, jedoch mit Ausschluß der Bezirkstheile Brigittenau, Kaisermühlen und Zwischenbrücken, bestimmt ist.

Am Schlusse des Berichtsjahres wurde mit dem Bau dieses Depôts noch nicht begonnen.

Die Säuberung der Straßen und Plätze wurde in sämtlichen Bezirken in gleicher Weise durchgeführt wie im Vorjahre.

Ende 1896 kaufte die Gemeinde eine Schlammabzugmaschine von Ernst Gerbatich in Nimpf an, welche der Eigenregie der Straßensäuberung des XII. Bezirkes zur Benützung zugewiesen wurde, weil daselbst viele und verkehrreiche Schotterstraßen vorhanden sind. Mit dieser Maschine wurden sehr günstige Erfahrungen gemacht, so daß sich eine vermehrte Verwendung von derlei Maschinen empfehlen dürfte.

Bei der Straßensäuberung des I. Bezirkes wurde eine von R. Czermak in Teplitz offerierte Rehrmaschine „Modell Schönau“ durch drei Monate erprobt; mit Rücksicht auf das ungünstige Resultat wurde vorläufig von der Einführung dieses Rehrmaschinen-Systems abgesehen.

Die Säuberung der Straßen des VII. Bezirkes wurde in der Zeit vom 1. Mai bis 31. October 1897 mit dem gleich günstigen Resultate wie in den Vorjahren zur Nachtzeit durchgeführt.

Schneefäuberung. — Die Planierung des Schnees auf den Abladeplätzen des I. Bezirkes erfolgte, wie in den Vorjahren, in eigener Regie der Gemeinde. Leider verlor die Gemeinde infolge der Regulierungsarbeiten beim Wienflusse und

Donaucanäle sowie in Folge der Stadtbahnbauten gerade die am günstigsten gelegenen Abladeplätze gänzlich oder theilweise; dies erhöhte die Verführungsdistanzen, somit auch die Kosten und Schwierigkeiten der Schneebeiseitigung bedeutend. Da sich dieser Umstand in Zukunft noch fühlbarer machen wird, erscheint es nothwendig, andere Mittel zur Beiseitigung des Schnees zu suchen.

Das ökonomisch vortheilhafteste dürfte der Einwurf des Schnee's in die Straßencanäle sein. In Folge des abnorm geringen Schneefalles war es aber nicht möglich, die Versuche des Vorjahres in dieser Richtung auch im Jahre 1897 fortzusetzen, um weitere Erfahrungen zu gewinnen. Aus demselben Grunde konnte auch der Versuch mit dem Major Ebian'schen Schneeschmelzapparate nicht zur Durchführung gelangen.

Die Zahl der Schneepflüge wurde neuerdings vermehrt und beträgt die Gesamtzahl derselben bereits 127, wovon 122 nach System Schmid und 5 nach verschiedenen älteren Constructionen hergestellt sind.

Einsammlung und Abfuhr des Haus- und Marktkehrichtes. — Die Einsammlung des Haus- und Marktkehrichtes erfolgte, wie im Vorjahre, im I. und XII. Bezirke in eigener Regie mit den der Gemeinde gehörigen Wagen und Pferden, während in den übrigen Bezirken die Einsammlung und Abfuhr Contrahenten übertragen war.

Im I. Bezirke standen zur Einsammlung des Haus- und Marktkehrichtes gewöhnliche Deckwagen in den übrigen Bezirken entweder Wagen mit dem Patentaufsätze „Dhler & Kossian“ oder Patentwagen der allgem. österr. Transportgesellschaft, im XII. Bezirke ein Swala'scher Patentwagen in Verwendung.

In einem Theile des I. Bezirkes begann am 1. October ein auf sechs Monate genehmigter Versuch zur Einsammlung des Straßenkehrichtes mit den Gefäßen und Wagen des Alexander Hartwich'schen Systems, der am Ende des Berichtsjahres noch nicht abgeschlossen war.

Kehrichtverwertung. — In der Verwertung des Kehrichtes ist im Berichtsjahre keine Änderung eingetreten. Im I. Bezirke wurde die Verwertung des Kehrichtes vom 15. Jänner bis 31. Mai in eigener Regie betrieben, wobei aber der Erlös des sortierten Kehrichtes die Kosten der Sortierung nicht zur Gänze deckte. Die im letzten Berichte auf Seite 154 erwähnten Verhandlungen mit den Gemeinden Stammersdorf und Orth wegen käuflicher Überlassung von Kehricht wurden mit Rücksicht auf das ungünstige Resultat der Probeverfrachtung des Kehrichtes im Berichtsjahre nicht fortgesetzt.

Die Gesamtauslage für die Straßensäuberung bezifferte sich im Jahre 1897 mit 1,507.579 fl. 24 kr. (gegen 1,746.144 fl. 86 kr. im Jahre 1896).

Straßenbespüzung. — Für die Straßenbespüzung waren im I. Bezirke die im Vorjahre beschafften vier Sprengwagen des Systems Fischer & Wawrosch während der ganzen Bespüzungsperiode in zufriedenstellender Weise in Verwendung. Auch im IX. Bezirke stand ein Wagen dieses Systems im Gebrauche.

Im Übrigen wurden nur Faszwagen mit Schleuderbrause verwendet.

Im sanitären Interesse wurde wieder eine Anzahl von Straßen in die Bespüzung neu einbezogen und viele Straßentheile täglich zweimal statt einmal bespüz.

Im Jahre 1897 sind für die Bespritzung mit Faßwagen 120.414 m², für die Bespritzung mit Hydranten 55.617 m², im ganzen daher 176.031 m² Straßenfläche zugewachsen.

Die absolute Fläche aller bespritzten Straßen und Plätze ist infolge dieses Zuwachses auf 6,779.104 m² gestiegen.

Die Kosten der Straßenbespritzung betragen im Jahre 1897: 351.811 fl. 42 kr. (gegen 346.730 fl. 89·5 kr. im Jahre 1896).

Nähere ziffermäßige Details über die Straßenflächen, Säuberung und Bespritzung der Straßen sind im Abschnitte „Straßenwesen“ des Statistischen Jahrbuches der Stadt Wien enthalten.

b) Sonstige Straßen.

Außer den der Gemeinde Wien gehörigen Straßen bestehen im Gemeindegebiete von Wien noch Straßen, welche im Eigenthume des k. k. Straßenärars (Reichsstraßen) und im Eigenthume des k. u. k. Hofärars (Hofstraßen) sich befinden.

Die in der Administration des k. k. Straßenärars stehenden Straßen im Gemeindebezirke von Wien sind:

1. Die Ragraner Reichsstraße, welche von der Kronprinz Rudolfsstraße über die ärarische Kronprinz Rudolfsbrücke durch den Bezirkstheil Kaisermühlen bis zur Gemeindegrenze führt.

2. Die Preßburger Reichsstraße, von der ehemaligen St. Margerlinie durch Simmering bis zur Gemeindegrenze.

3. Die Ödenburger Reichsstraße, von der ehemaligen Favoritenlinie durch den X. Bezirk (Laxenburgerstraße) bis zur Gemeindegrenze.

4. Die Triester Reichsstraße, von der ehemaligen Maßleinsdorferlinie durch den X. Bezirk bis zur Gemeindegrenze.

5. Die Linzer Poststraße, von der ehemaligen Mariahilferlinie durch Theile des XV., XIV. und XIII. Bezirkes bis zur Gemeindegrenze führend.

Diese Straßen, welche zusammen eine Länge von 24·68 Kilometer besitzen, werden mit Ausnahme der Linzer Poststraße in der 3218 m langen Strecke von der ehemaligen Mariahilferlinie bis zum Ende des Pflasters in Penzing vom k. k. Straßenärar erhalten und gesäubert, und sind bezüglich der zu diesem Behufe von der Gemeinde zu tragenden Leistungen die Bestimmungen des Reichsstraßengesetzes maßgebend. Die obgenannte Strecke der Linzer Poststraße wird auf Grund eines besonderen Uebereinkommens von der Gemeinde gegen eine vom k. k. Straßenärare zu leistende Entschädigung von 2700 fl. pro Jahr gesäubert. Die Erhaltung dieser Straßenstrecke obliegt aber dem k. k. Straßenärare.

Weiters befinden sich im Eigenthume des k. u. k. Hofärars: Die Straßen im k. k. Prater von der Ausstellungsstraße rechts bis gegen den Wiener Donaukanal und die Kaiser Josefstraße im II. Bezirke, die Hohenberggasse im XII. Bezirke, dann die Schönbrunner Schloßstraße, Schönbrunner Hofallee und die Straße entlang des sogenannten Vorparkes von der Schönbrunner Hofallee bis zum Marktplatz in Rudolfsheim (im XIII. Bezirke).

Diese Straßen haben zusammen eine Länge von 19·09 Kilometer und erfolgt die Erhaltung und Säuberung derselben auf Kosten des k. u. k. Hofärars.

c) Eisenbahnen.

1. Locomotivbahnen.

Wiener Stadtbahn. — Die im Jahre 1896 eingeleiteten Verhandlungen wegen Ausführung einer Tiefbahn anstatt der projectierten Hochbahn in der flussaufwärts der Augartenbrücke befindlichen Strecke der Donaucanallinie führten zu dem Ergebnisse, daß die k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn über Auftrag des k. k. Eisenbahnministeriums für diese Strecke und die Verbindungscurve zur Gürtellinie auf Grund der mit der Gemeinde getroffenen Vereinbarungen ein neues Detailproject ausarbeitete, bezüglich dessen jedoch die endgültige Beschlußfassung im Berichtsjahre nicht mehr erfolgte. Nach diesem neuen Projecte soll die Donaucanallinie auch in der Strecke flussaufwärts der Augartenbrücke als Tiefbahn geführt werden und zwar bis zur Brigittabrücke im gedeckten, von da ab weiter flussaufwärts im offenen Einschnitte.

Die Trace der ursprünglich projectierten Hochbahn wurde an der Rosauer- und Spittelauerlände im wesentlichen auch für die Tiefbahn beibehalten; die Station Brigittabrücke liegt demnach unmittelbar neben dem Treppelwege des Donaucanales.

Die Einmündung der Verbindungscurve in die Gürtellinie erfolgt jedoch abweichend von dem ursprünglichen Projecte nicht in der Haltestelle Rusdorferstraße, sondern in der currenten Strecke der Gürtellinie, zwischen dieser Haltestelle und der Heiligenstädterstraße.

Der gedeckte Einschnitt zwischen der Augartenbrücke und der Brigittabrücke (an der Rosauerlände) soll, sowie es auch für die Theilstrecke am Franz Josefs-Quai geplant ist, gegen den Donaucanal zu seitlich offen gelassen werden; der zwischen dem Bahnkörper und der neben den Häusern gelegenen Straße verbleibende Grundstreifen wird zur Anlage einer Allee verwendet werden.

Um die gewünschte Abänderung des ursprünglichen, bereits genehmigten Projectes und die sofortige Ausführung der im Programme für die Verkehrsanlagen nicht vorgesehenen Verbindungscurve der Donaucanallinie und der Gürtellinie durchzusetzen, mußte die Gemeinde, nebst verschiedenen minder wichtigen Concessionen, die unentgeltliche Benützung aller für die Anlage der Bahn benötigten städtischen Grundflächen zugestehen und ihre Zustimmung erteilen, daß von der Ausführung der Theilstrecke Gumpendorf—Magleinsdorf der Gürtellinie in der ersten Bauperiode vorläufig Abstand genommen und der hierfür bewilligte Baucredit zur Deckung der Mehrerfordernisse für die übrigen Stadtbahnlinien verwendet werde.

Ferner mußte sich die Gemeinde damit einverstanden erklären, daß die Station Brigittabrücke und die anschließende currente Strecke, welche nach ihren Anträgen in die zwischen der Landstraße und dem Franz Josefs-Bahnhofe gelegenen Grundflächen hätten verlegt werden sollen, unmittelbar an das Donaucanalufer gelegt, sowie daß von der Activierung der bereits genehmigten Haltestelle „Spittelau“ der Gürtellinie abgesehen wurde.

Am 8. April 1897 wurde das Project für die anlässlich des Stadtbahnbaues nötige Umgestaltung der Verbindungsbahn in der Strecke Hauptzollamts-Bahnhof — Praterstern der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung unterzogen.

Im Laufe der Verhandlung ergaben sich bezüglich der Strecke Hauptzollamts-Bahnhof—Donaucanal keine wesentlichen Anstände, während gegen die projectierten Herstellungen in der Strecke Donaucanal—Praterstern, insbesondere wegen der beabsichtigten weitgehenden Verschmälerung der Helenengasse, mehrfache Einwendungen erhoben wurden.

Infolge dieser Anstände wurde das Project bezüglich der letztgenannten Strecke zurückgezogen und ein neues Project ausgearbeitet, welches bei der am 8. October 1897 stattgefundenen neuerlichen politischen Begehungs-Commission und Enteignungsverhandlung keinem principiellen Widerspruche begegnete.

Für beide Strecken wurde noch in demselben Jahre der Bauconsens erwirkt und sodann die Vergebung der Arbeiten vorgenommen.

Da sich in Betreff der Ausführung des genehmigten Projectes für die durch den Umbau des Hauptzollamts-Bahnhofes nöthig gewordene Umlegung des Wiener-Neustädtercanales Schwierigkeiten ergaben, wurde hiefür ein neues, abgeändertes Project aufgestellt und am 4. August 1897 der politischen Begehungs-Commission und Enteignungsverhandlung unterzogen.

Gegen dieses neue Project, bei welchem der Canal in der Strecke von der Neulinggasse bis zur Markthalle in die rechte Bahngasse verlegt und hiedurch die zweimalige Unterfahmung des Bahnhofes durch die Canalanlage vermieden erscheint, wurde keine Einwendung erhoben. Es konnte somit ex commissione der Bauconsens erteilt und mit den Bauarbeiten sofort begonnen werden.

Am 10. und 20. September 1897 fand die politische Begehungs-Commission und Enteignungsverhandlung bezüglich des Projectes für die Anlage zur Versorgung der Station Hütteldorf mit Nutzwasser statt; der Bauconsens hiefür wurde noch im Laufe des Jahres erteilt.

Außer den vorstehend angeführten wichtigeren Verhandlungen fanden noch verschiedene Commissionen, betreffend nachträgliche Enteignungen, Detailprojecte für die Hochbauten, Übernahme fertiger Wegumlegungen u. dgl. statt.

Infolge der zahlreichen Schwierigkeiten, welchen die Ausführung der Bauherstellungen begegnete, insbesondere wegen der durch das Wienfluß-Hochwasser vom 29. und 30. Juli angerichteten Schäden, ergab sich die Nothwendigkeit einer Verschiebung des mit Ende 1897 bestimmten Eröffnungstermines für die in die erste Bauperiode fallenden Bahnlinien. Ende 1897 standen mit Ausnahme der Donaucanallinie und der Theilstrecke Gumpendorf—Magleinsdorf der Gürtellinie sämmtliche in die erste Bauperiode eingereichten Linien im Baue.

Die Herstellungen an der oberen Wienthallinie, der Vorortelinie und der Gürtellinie von Heiligenstadt bis zum Wienflusse waren nahezu vollendet, so daß bereits am 8. November eine Besichtigungsfahrt stattfinden konnte, an welcher nebst dem Gemeinderathe auch zahlreiche Reichsraths- und Landtagsabgeordnete theilnahmen.

R. k. Staatsbahnen. — Der Errichtung einer Wartehalle in der Haltestelle Altmannsdorf der Linie Penzing—Kaiser-Ebersdorf wurde zugestimmt.

R. k. priv. öst.-ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft. — Die im vorjährigen Berichte angeführten Verhandlungen, betreffend die Errichtung einer neuen Haltestelle an der Kreuzung der nördlichen Linie mit der Simmeringer Hauptstraße und der damit zusammenhängenden Angelegenheiten konnten auch im Berichtsjahre nicht zum Abschlusse gebracht werden.

In der Station Simmering der südlichen Linie wurde eine Geleisevermehrung vorgenommen und das Aufnahmsgebäude vergrößert.

Actiengesellschaft der Wiener Localbahnen. — An der Kreuzung der Linie Wien—Guntramsdorf mit der Donauländebahn wurde ein Ablenkgleise eingebaut.

Im Jahre 1897 wurden im ganzen 685.846 Personen und 222.448 Kilogramm Güter befördert. Die Gesamteinnahmen betragen 175.198 fl., die Ausgaben 129.505 fl.

Dampftramway-Gesellschaft vormalig Krauß & Co. — Die im vorjährigen Berichte erwähnte Verlegung der Station Hiezing wurde im Berichtsjahre durchgeführt und damit im Zusammenhange ein neues Aufnahmsgebäude, eine Locomotive-Kemise und ein Kohlenschuppen erbaut.

Im Jahre 1897 wurden auf den Linien der Gesellschaft 2,335.451 Personen und 4,668.800 Kilogramm Frachten befördert. Die Gesamteinnahmen bezifferten sich mit 374.086 fl. und die Ausgaben mit 253.872 fl.

Nahlenberg-Eisenbahn-Gesellschaft System Rigi. — Auf dieser Localbahn wurden in dem Berichtsjahre 153.355 Personen und 969.605 Kilogramm Frachten befördert.

Die Gesamteinnahmen beliefen sich auf 59.339 fl., die Ausgaben auf 56.495 fl.

Project einer Localbahn Wien—Mauerbach—Judenau. — In Betreff des Bahnprojectes Hütteldorf—Mauerbach—Judenau wurde mit Rücksicht darauf, daß diese Bahnverbindung für die Approvisionnement der westlichen Wiener Bezirke von Bedeutung ist, beschlossen, Petitionen an die hohe Regierung, den Reichsrath und Landtag zu richten.

Materialbahnen und Industriegeleise. — Im Jahre 1897 gab die Gemeinde ihre Zustimmung zur Benützung öffentlichen Straßengrundes bezüglich nachstehender, mit Dampf betriebener Bahnanlagen:

a) Für eine Rollbahn der Firma Peregrini, Calderai, Giuseppe Feltrinelli & Co. vom Schifanedersteg bis zum Donaucanal für die Zwecke der Wienflußregulierung.

b) Für ein Schleppgleise der k. k. priv. Staatseisenbahn-Gesellschaft zum Bauplatze des städtischen Gaswerkes.

c) Für eine, der Bauunternehmung H. Rabas & F. Kummel gehörige, die Vinzerstraße auf hölzernem Gerüste überziehende Rollbahn entlang der Vorortelinie der Stadtbahn, von der Station Penzing bis nach Breitensee, für die Zwecke des Stadtbahnbaues.

d) Für ein Industriegeleise der Firma M. Wahlberg zur Verbindung des Rangierbahnhofes Brigittenau der Donauuferbahn mit Baugründen der Firma.

Außerdem wurde die Einlegung einiger provisorischer Materialgeleise mit Handbetrieb in städtischen Straßen für die Zwecke und auf die Dauer des Stadtbahnbaues gestattet.

2. Elektrische Straßenbahnen.

Die im Jahre 1896 genehmigte, versuchsweise Umwandlung der sogenannten Transversallinie für den elektrischen Betrieb wurde im Jahre 1897 beendet und der elektrische Betrieb am 28. Jänner 1897 eröffnet. Vom technischen Standpunkte ist hierüber Folgendes zu bemerken.

Mit dieser Linie wurde der erste Versuch gemacht, eine moderne und bewährte Betriebsweise der Straßenbahnen auch in Wien zur Anwendung zu bringen.

Für diese Linie wurde das System der oberirdischen Stromzuführung gewählt.

Die ungefähr 9·7 Kilometer lange Linie wurde durch die Union-Elektricitäts-Gesellschaft nach dem Thomson-Houston-System eingerichtet und enthält einige nennenswerte Steigungen: $38\frac{45}{100}$ auf 140 m, $32\frac{30}{100}$ auf 147 m, $29\frac{20}{100}$ auf 50 m u. s. w.

Die Geleise liegen mit wenigen Ausnahmen in der Mitte der Straße mit einer Achsenentfernung von 2·7 m, die Schienen sind an den Stößen außer den üblichen Laschen noch mit kräftigen Kupferbügeln verbunden, um die Geleise für die Rückleitung des Stromes besser geeignet zu machen und die Abweichung von Strömen in die Erde möglichst zu verhüten.

Der Betriebsstrom wird aus der Centrale der Allgemeinen Österreichischen Elektrizitäts-Gesellschaft in der Oberen Donaustraße mittels dreier Speisefabel geliefert.

Der in einer Höhe von etwa 5·5 m über der Geleiseachse gespannte kupferne Fahrdrabt von 8·25 mm Durchmesser wird durch 643 Stützpunkte getragen, von welchen 312 auf Maste und 331 auf Hausrosetten entfallen.

Mit wenigen Ausnahmen haben sich die in Betracht kommenden Hausbesitzer mit dem Anbringen der Rosetten an ihren Häusern einverstanden erklärt, so daß verhältnismäßig wenig Maste aufgestellt werden mußten. Diese sind aus Mannesmann-Röhren gefertigt und durch übergeschobene gußeiserne Sockeln und Klappen verziert.

Bei der Aufhängung der Oberleitung findet eine doppelte Isolation gegen die Erde statt. Die Leitung ist durch Sections-Isolatoren in 17 von einander unabhängige Sectionen getheilt, welche aber bei normalem Betriebe leitend mit einander verbunden sind.

Thomson-Houston-Blitzableiter schützen die Anlage gegen atmosphärische Entladungen.

Zum Schutze der die Bahn kreuzenden Telephonleitungen ist der Fahrdrabt an den kritischen Stellen mit Holzleisten bedeckt, außerdem sind in die Telephonanlage Abschmelzsicherungen eingeschaltet worden.

Der Verkehr begann mit 25 Motorwagen und ebensoviele Beiwagen, welche nach der Hamburger Type erbaut sind. Seither hat der Wagenpark eine erhebliche Vergrößerung erfahren.

Der Wagenkasten enthält 20 Sitzplätze, die Perrons bieten Raum für 4, beziehungsweise 7 Personen. Im Innern des Wagens befinden sich 6 Glühlampen, die Perrons werden durch je eine Glühlampe beleuchtet. Außerdem befindet sich auf jeder Seite eine Petroleumnuthlampe.

Der Antrieb der Motorwagen erfolgt durch Thomson-Houston-Elektromotoren. Die Bremsung kann auf elektrischem, wie auch auf mechanischem Wege bewerkstelligt werden.

Mit dem Beschlusse vom 22. Jänner 1897 hat der Wiener Gemeinderath, wie bereits im Abschnitte III, A erwähnt wurde, zur Berathung aller auf ein elektrisches Bahnmess in Wien bezüglichen Fragen eine besondere Commission eingesetzt.

Im April 1897 wurden dem Gemeinderathe seitens der Firma Siemens & Halske und seitens der Ausstellungs-Commission zwei neue Offerte, betreffend den Bau der sogenannten Ausstellungslinien vorgelegt. Diese Offerte wurden von den städtischen Ämtern sowie von der Commission geprüft.

Am 18. Mai 1897 beschloß der Gemeinderath, es sei mit den genannten Differenzen auf Basis gewisser grundsätzlicher Forderungen der Gemeinde in Verhandlung zu treten. Außer diesen Firmen erboten sich aber auch noch andere Unternehmungen zur Ausführung der genannten Ausstellungslinie.

Die ganze Frage der Erbauung dieser Bahnstrecken fand jedoch ihre Lösung dadurch, daß der Wiener Tramway-Gesellschaft der provisorische elektrische Betrieb von der Ausstellungsstraße zum Südportal der Rotunde und von der Kadetkybrücke zur Hauptallee mit Anschluß des Ringes und des Franz Josefs-Quai gestattet wurde.

Im August 1897 stellte die Firma Siemens & Halske der Gemeinde Wien das Anerbieten, die Liquidierung der Wiener Tramway-Gesellschaft und die Auflösung des bestehenden Tramway-Vertrages herbeizuführen, falls die Gemeinde mit einer neuen, von der genannten Firma zu bildenden Gesellschaft einen Vertrag wegen Umwandlung des alten Tramwaynetzes für den elektrischen Betrieb und Bau von Ergänzungslinien abschließen würde.

Gleichzeitig trat die Gemeinde in Verhandlung mit der Firma „Österreichische Schuckert-Werke“ in Wien ein, welche die Wiener Verkehrsfrage durch Erbauung eines Concurrrenznetzes gegenüber der Wiener Tramway-Gesellschaft lösen wollte.

Die diesbezüglichen Fragen und Verhandlungen wurden erst im Jahre 1898 ihrer Lösung zugeführt.

3. Pferdebahnen.

Wiener Tramway-Gesellschaft.

Wagentypen. — Von den bereits im Jahre 1896 genehmigten Imperialwagen der Type 1895 wurden im Berichtsjahre noch 19 in Betrieb gesetzt.

Die von der Gesellschaft angestrebte weitere Anschaffung von 50 Wagen dieser Art wurde nicht mehr genehmigt.

Dafür wurde die Zustimmung zur Anschaffung von 50 Wagen einer neuen Type ohne Deckitze erteilt. Bei dieser befinden sich im Innenraume auf der einen Seite eine Längsbank mit 10 Sitzplätzen, auf der anderen 5 Querbänke mit je 2 Sitzplätzen; Stehplätze sind daselbst nicht vorhanden. Die vordere Plattform weist 5, die hintere 6 Stehplätze auf. Diese Wagen können auch als Anhängewagen beim elektrischen Betriebe verwendet werden, in welchem Falle auf der vorderen Plattform 8 Stehplätze gestattet sind.

Da die rechtzeitige Beschaffung dieser neuen Wagen im Jahre 1897 nicht mehr möglich war, wurde, um den Wagenpark für den Winterbetrieb entsprechend zu ergänzen, die zeitweilige Umgestaltung von 50 offenen Sommerwagen in geschlossene Wagen und deren Verwendung bis zum Ablauf der Winterperiode 1897—1898 bewilligt.

Behufs Verbesserung der bereits im vorjährigen Berichte erwähnten unzureichenden Ventilation der nach der Type 1895 gebauten Imperialwagen wurde die Anbringung seitlicher Lüftungsfenster an dem Dachaufsätze beschlossen und im Berichtsjahre noch bei 31 Wagen durchgeführt.

Ferner wurde eine abgeänderte Vertheilung der Stehplätze auf den einspännigen Salonwagen genehmigt, und zwar wurden die Stehplätze im Mittelgange von zwei auf drei vermehrt, die Stehplätze auf der rückwärtigen Plattform dagegen von sechs auf fünf vermindert. Unter einem wurde noch die Entfernung der Mittelthüre bei den einspännigen Winterwagen mit Langsitzen gestattet.

Überfüllungsverbot. — Ein Ansuchen der Gesellschaft um Aufhebung des Überfüllungsverbotens bei plötzlich eintretender ungünstiger Witterung wurde von der k. k. n.-ö. Statthalterei abschlägig beschieden.

Bau neuer Linien. — Im Berichtsjahre wurden seitens der Wiener Tramway-Gesellschaft keine neuen Linien gebaut.

Änderungen der Geleise. — An den bestehenden Geleisen wurden mit Zustimmung der Gemeinde nachstehende Erweiterungen vorgenommen.

Ein zweites Geleise wurde gelegt in der Ungargasse vor den Häusern Dr.-Nr. 7 bis 17, in der Wiedner Hauptstraße vor den Häusern Dr.-Nr. 15—29, und in der Josefstädterstraße vor den Häusern Dr.-Nr. 22—24 und 31—35, sowie in der Curve zur Blindengasse.

Das Doppelgeleise vor den Häusern Dr.-Nr. 22 und 26 der Blindengasse wurde verlängert.

Die bereits im Jahre 1896 genehmigten Stockgeleise für den Pendelverkehr gelangten im Berichtsjahre zur Ausführung.

Bei den Remisen Borgartenstraße, Währing-Kreuzgasse, Simmering I und II wurden einige unwesentliche Geleiseveränderungen, beziehungsweise Vermehrungen vorgenommen. Anlässlich des Stadtbahnbaues waren verschiedene provisorische Geleiseverlegungen nothwendig.

Außer den vorerwähnten Geleiseverlegungen, welche nebst verschiedenen anderen geringfügigen Abänderungen in den currenten Strecken in diesem Jahre zur Ausführung gelangten, hat die Gemeinde noch den nachstehenden Herstellungen zugestimmt, u. zw. der Legung eines zweiten Geleises in der Reiprechtsdorferstraße, zwischen der Hundsthurmerstraße (jetzt Schönbrunnerstraße) und Griesgasse, desgleichen in der Lerchenfelderstraße zwischen den Häusern Dr.-Nr. 10 und 20; weiters der Ausführung einer neuen Verbindungscurve zwischen der Favoritenstraße und der Mary-Meidlingerstraße und der damit im Zusammenhange stehenden Abänderung der Zufahrtsgleise vor der Favoritenstraße zum Südbahnhofe; endlich der durch den Stadtbahnbau bedingten Umgestaltung der Geleise in der Währingerstraße und Schulgasse.

Verlegung von Haltestellen. — Bezüglich der Haltestellen ist nur eine einzige Änderung eingetreten, nämlich die Verlegung der Haltestelle in der Kronprinz Rudolfstraße im II. Bezirk von dem Hause Dr.-Nr. 178 zu dem Hause Dr.-Nr. 194.

Wartehallen. — Da in den Wartehallen vielfach ohne vorherige Erwirkung der Zustimmung der Gemeinde automatische Verkaufsapparate, Wagen, Schaukästen u. dgl. untergebracht worden waren, wurde zufolge Stadtrathsbeschlusses vom 29. Jänner 1897 die sofortige Entfernung dieser Gegenstände veranlaßt und die Verwendung der Wartehallen für derlei Zwecke untersagt.

Ausnahmsweise wurde einem photographischen Atelier die Bewilligung zur Anbringung photographischer Schaukästen in Wartehallen auf Widerruf und unter der Bedingung erteilt, daß diese Schaukästen an keiner Stelle um mehr als 7 cm über die Wand vorspringen dürfen und drei Viertel des der Wiener Tramway-Gesellschaft entrichteten Platzzinses an die Gemeinde abgeführt werden.

Fahrordnungen. — Für die Winterperiode 1896—1897 wurden verschiedene von einander abweichende Fahrplänenentwürfe vorgelegt, die alle von der Gemeinde abgelehnt wurden, weil sie deren Forderungen in keiner Weise entsprachen, indem insbesondere weder die von der Gemeinde geforderte Ausgestaltung und Verstärkung des Pendelverkehrs, noch die begehrte Mindestleistung von 39.000 Fahrkilometer pro Tag (ausschließlich des Pendelverkehrs) berücksichtigt wurden.

Seitens der k. k. n.-ö. Statthalterei wurden sodann für diese Periode provisorische Fahrpläne, durch welche auch nicht dem Begehren der Gemeinde entsprochen wurde, ohne weiteres Befragen der letzteren genehmigt. Hiegegen wurde seitens der Gemeinde an das k. k. Eisenbahn-Ministerium recurriert.

Einem früher geäußerten Wunsche der Gemeinde entsprechend, wurde hierauf von der Gesellschaft ein Fahrplänenentwurf für ein ganzes Jahr u. zw. vom 15. April 1897 bis 15. April 1898 vorgelegt, welcher in acht Abschnitte eingetheilt war.

Bezüglich dieses Entwurfes wurden in der Sitzung des Gemeinderathes vom 21. Mai 1897 folgende Beschlüsse gefaßt:

1. Die Gemeinde Wien stimmt grundsätzlich der Ausarbeitung eines Fahrplanes für je ein ganzes Betriebsjahr unter Berücksichtigung der wechselnden Frequenz zu. — Jedoch hält sie die Theilung in vier Abschnitte für völlig hinreichend, um eine genügende Anpassung an die Frequenzschwankungen herzustellen und spricht sich für folgende Zeitabschnitte aus:

16. November bis 15. April (Winterfahrplan),

16. April bis 15. Juli (Frühsummerfahrplan),

16. Juli bis 31. August (Hochsummerfahrplan),

1. September bis 15. November (Herbstfahrplan).

Die der Tramway-Gesellschaft aufzutragende Gesamtfahrleistung wäre auf diese vier Abschnitte nach dem Durchschnittsverhältnisse der Personenfrequenz, das etwa den Erfahrungen der drei letzten Betriebsjahre entnommen werden könnte, aufzuteilen. — Gegen eine Theilung der Jahresperiode in allzu viele Abschnitte muß sich die Gemeinde schon aus dem Grunde aussprechen, weil dadurch eine Controle bezüglich der Einhaltung des Fahrplanes seitens der Gesellschaft wesentlich erschwert wird.

2. Der Vorschlag der Tramway-Gesellschaft, die Fahrleistung auf dem mit Pferdekraft betriebenen Netze für das kommende Betriebsjahr nur um 275 Percent zu erhöhen, muß als ein Versuch der Gesellschaft, ihre Leistung auf diesem Netze weit unter das erforderliche Maß herabzudrücken, seitens der Gemeinde mit aller Entschiedenheit zurückgewiesen werden. — Es hat sich die im vergangenen Betriebsjahre der Gesellschaft aufgetragene Fahrleistung als den tatsächlichen Bedürfnissen keineswegs genügend herausgestellt, was namentlich seit Erlassung des Überfüllungsverbotes seitens der k. k. n.-ö. Statthalterei dadurch klar wurde, daß es der Gesellschaft erfahrungsgemäß nicht möglich war, den Andrang des Publicums rechtzeitig und ordnungsgemäß zu bewältigen.

Dieser Umstand allein erfordert nach Ansicht der Gemeinde gering gerechnet eine 10percentige Erhöhung der Fahrleistung der Gesellschaft.

Außerdem ist zu berücksichtigen, daß die Personenfrequenz und demgemäß auch die Einnahmen der Gesellschaft nach den eigenen Ausweisen der Gesellschaft seit einer Reihe von Jahren durchschnittlich um mehr als fünf Percent jährlich zugenommen haben, und zwar trotz der ungenügenden Leistung der Gesellschaft. Es ist also mit mathematischer Sicherheit anzunehmen, daß auch im gegenwärtigen Betriebsjahre eine gleiche Frequenzsteigerung eintritt. Die Gemeinde muß daher eine 15percentige Erhöhung der Fahrleistung der Gesellschaft auf dem mit Pferden betriebenen Netze als das Mindest-Erforderniß bezeichnen. Es wäre demnach nach Ansicht der Gemeinde für das mit Pferden betriebene Netz der Gesellschaft eine Jahresleistung von 12½ Millionen Fahrkilometer mindestens aufzutragen und diese Leistung nach der im ersten Absätze dargelegten Weise auf die Jahresabschnitte aufzuteilen.

3. Dementsprechend verweigert die Gemeinde für sämtliche vorgelegten Fahrpläne die Zustimmung, wobei noch besonders bemerkt wird, daß in denselben der Radialverkehr in ungenügender Weise ausgestaltet und der Einspännerverkehr trotz der wiederholt von Seite der Gemeinde

ausgesprochenen Wünsche nicht einmal eingeschränkt, geschweige denn abgeschafft erscheint, und daß auch sonstigen Wünschen der Gemeinde, so bezüglich der Verbesserung des Verkehrs nach dem alten Landgute, nicht Rechnung getragen wurde.

4. Die Gemeinde bezeichnet es als äußerst wünschenswert, daß der Gesellschaft aufgetragen werde, einen Frühverkehr derart einzurichten, daß es dem Publicum ermöglicht wird, mit Hilfe der Tramway die ersten Züge auf sämtlichen Bahnhöfen zu erreichen, ferner sei überhaupt dahin zu wirken, daß der Betrieb in den Wintermonaten um 6 Uhr und in den Sommermonaten um 5 Uhr früh eröffnet werde. Die Tramway-Gesellschaft ist zu beauftragen, an den Bahnhöfen, wo dies technisch durchführbar ist, Doppelgleise anzulegen, damit auf denselben Reserverewagen für die stark frequentierten Züge aufgestellt werden.

5. Die Gemeinde Wien ersucht die k. k. n.-ö. Statthalterei, in geneigte Erwägung zu ziehen, ob nicht nach den günstigen Erfahrungen, welche mit Erlassung des Überfüllungsverbotes gemacht wurden, daselbe auch auf die Sonn- und Feiertage auszudehnen wäre.

Seitens der k. k. n.-ö. Statthalterei wurden zunächst für einzelne Abschnitte, dann für die ganze Periode Fahrpläne genehmigt, welche den vorstehenden Beschlüssen nicht entsprachen. Hiegegen wurde wieder an das k. k. Eisenbahn-Ministerium der Recurs ergriffen.

Seitens des k. k. Eisenbahn-Ministeriums wurde den Recursen nicht stattgegeben.

Gegen letztere Entscheidung wurde, insoferne sie Fahrpläne betrifft, die ohne vorherige Anhörung der Gemeinde genehmigt worden waren, die Beschwerde an den k. k. Verwaltungsgerichtshof ergriffen.

Strike der Tramwaybediensteten. — Am 6. Juni des Berichtsjahres traten die Tramwaybediensteten in Strike, wodurch der Betrieb eine Einschränkung erfuhr. Der Strike wurde jedoch im Verlaufe von 3 Tagen beigelegt, so daß bereits am 9. Juni der Verkehr wieder in seinem vollen Umfange aufgenommen werden konnte.

Tarifangelegenheiten. — Betreffs Regulierung des Tarifes wurde vom Gemeinderathe in der Sitzung vom 3. September 1897 beschlossen, der k. k. n.-ö. Statthalterei, bezw. dem k. k. Eisenbahn-Ministerium zu empfehlen, nachfolgende Regulierung der Fahrpreise der Wiener Tramway-Gesellschaft bis auf Weiteres durchzuführen.

1. Tarif,

giltig vom 1. October 1897 an bis auf Weiteres, sowohl an Wochentagen, als auch an Sonn- und Feiertagen:

Fahrpreis 5 kr.: Für jede Fahrt auf einer Radialstrecke und für jede Fahrt auf einer Transversalstrecke.

Fahrpreis 7 kr.: Für Benützung einer Radialstrecke und einer Transversalstrecke.

Fahrpreis 10 kr.: Für jede beliebige andere Fahrt des ganzen Netzes.

Kindertarif 5 kr.: Für das ganze Netz.

Arbeitertarif 4 kr.: Für die Fahrten in eigenen Wagen in den Morgenstunden der Werktag auf allen Radialstrecken,

Abonnementkarten, welche zu je 10 Stück 5-, 7- oder 10 kr.-Karten auszugeben sind, gewähren einen Nachlaß von 10 %.

2. Streckeneintheilung.

1. Radialstrecken sind alle Strecken von irgend einem Endpunkte, bezw. wo ein solcher nicht existiert, von den Einmündungspunkten in die äußere Transversalstrecke an bis zur Einmündung in die Ring- oder Quailinie.

II. Transversalstrecken sind folgende:

1. Die Ring-Quailinie.
2. die Strecke Praterstern—Wallensteinstraße—Kaiserstraße—Wallgasse,
3. die Strecke durch die Meinprechtsdorferstraße von der Hundstürmerstraße an bis zur Einmündung in die Himbergerstraße.

3. Umsteigverkehr.

Das Umsteigen ist innerhalb aller Strecken und für jede Kartengattung unbeschränkt zu gestatten. —

Am Schlusse des Berichtsjahres betragen:

die gesammte Streckenlänge in Kilometern	80.761
„ „ Verkehrsgeleislänge in Kilometern	158.338
„ Zahl der Zispännigen Wagen	533
„ „ „ 1 „ „	154
„ „ „ Wagen im ganzen	687
„ „ „ verausgabten Fahrkarten	64,131.241
„ „ „ zurückgelegten Wagenkilometer	17,083.512
„ Betriebseinnahmen in Gulden ö. W.	5,714.019
„ Betriebsausgaben „ „ „ „	4,836.624

Die Verminderung der Zahl der Pferdebahnwagen gegenüber dem Stande am Ende des Jahres 1896 erklärt sich aus dem Umstande, daß in dem Berichtsjahre auf der sogenannten Transversallinie provisorisch der elektrische Betrieb eingeführt wurde. Für denselben wurden 40 Motor- und 43 Anhängewagen verwendet.

Außer der oben ausgewiesenen Zahl der Wagen standen am Ende des Jahres 1897 6 Pferdetransportwagen, 64 Schwerfuhrwerke, 7 einspännige Wirtschaftswagen, 20 Waffertwagen, 71 Schneepflüge und 23 Salztrennwagen in Verwendung.

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft.

Geleiseänderungen. — Anlässlich des Stadtbahnbaues wurden die Geleise auf dem Mariahilfergürtel und in der Schönbrunnerstraße umgelegt und hiebei die Kreuzung der Mariahilferstraße in eine für den Betrieb vortheilhaftere Richtungslinie gebracht.

Auf der Strecke „Lerchenfelderlinie—Ottakring“ wurde die schon im letzten Berichte erwähnte Umgestaltung des einfachen Geleises in ein Doppelgeleise in dem Umfange durchgeführt daß von dieser 2460.45 m langen Gesamtstrecke nur noch 400 m eingeleisig verblieben.

Ferner hat die Gemeinde nachstehenden Geleiseänderungen, welche jedoch im Jahre 1897 nicht mehr zur Ausführung kamen, zugestimmt und zwar: der Herstellung eines zweiten Geleises auf dem äußeren Neubaugürtel, zwischen der Zufahrtsstraße zum Westbahnhofe und der Schmelzer Friedhoffstraße, dann der Verlegung des äußeren Geleises zwischen der letzteren Straße und der Goldschlagstraße im XV. Bezirke, ferner der Einlegung zweier Verbindungscurven von den Geleisen am Gürtel zu den Geleisen in der Märzstraße und endlich der Verlegung der Geleise auf dem Währingergürtel, nächst der Schulgasse im XVIII. Bezirke.

Haltestellen. — Die Haltestelle in der Arbeitergasse im V. Bezirke, Ecke der Johannagasse, wurde an die Ecke der Diehlgasse verlegt.

Für die Haltestelle am Johann Nepomuk Bergerplatz im XVI. Bezirke wurde die Errichtung einer eisernen Wartehalle auf Widerruf bewilligt.

Fahrordnungen. — Die anlässlich der Begutachtung des Winterfahrplanes 1896/97 gestellten, im vorjährigen Berichte angeführten Forderungen wurden, insofern ihnen nicht bereits Folge gegeben worden war, bei Vorlage der Fahrpläne für das Jahr 1897/98 neuerlich vorgebracht und schließlich in allen wesentlichen Theilen angenommen.

Besonders zu erwähnen ist, dass auf den mit Dampf betriebenen Linien nach Hütteldorf und Nußdorf das Zugintervall für die Sommerperiode auf 15 Minuten und für die Winterperiode auf $22\frac{1}{2}$ Minuten herabgesetzt und dass bezüglich der Grünzingerstraße die Aufrechterhaltung des Betriebes auch in den Wintermonaten zugestanden wurde.

Letzteres Zugständnis wurde an die seitens der Gemeinde angenommene Bedingung geknüpft, dass in der bezüglichen Strecke die Reinigung der Geleise von Schnee und Eis durch die Gemeinde und auf ihre eigenen Kosten vorgenommen werde.

Am Schlusse des Berichtsjahres betragen:

die gesammte Betriebslänge in Kilometern (einschließlich der mit Dampf betriebenen Linien)	30.089
die gesammte Verkehrsgeleiselänge in Kilometern	57.554
„ Zahl der Personenwagen	207
„ „ „ Locomotive	29
„ „ „ Pferde	566
„ „ „ verausgabten Fahrkarten	11,824.938
„ „ „ zurückgelegten Wagenkilometer	3,241.262
„ Betriebseinnahmen in Gulden ö. W.	966.744
„ Betriebsausgaben „ „ „ „	766.005

Außer der oben angeführten Wagen und Locomotiven besaß die Gesellschaft am Ende des Jahres 1897 noch 6 Salzlöwries, 1 Bordlöwrie, 2 Aufspritzwagen, 2 Schneeräumer für Locomotiven, 18 Schneepflüge und 18 sonstige verschiedene Wagen.

d) Brücken.

Bau von Brücken.

Umbau der Franzensbrücke. — Über das von der Gemeinde Wien im Jahre 1896 an die k. k. n.-ö. Statthalterei gestellte Ersuchen, eine Herabsetzung der Constructionsunterkante der neuen Franzensbrücke an den Bogenanläufen zuzugestehen, fanden längere Verhandlungen statt. Dieselben führten zu einem befriedigenden Resultate, indem mit dem Erlasse der k. k. n.-ö. Statthalterei vom 1. August 1897, Z. 65.616 die von der Gemeinde angestrebte Herabsetzung der Anlaufslinie der Brückenunterkante von 4.50 m auf 4 m über örtlich Null unter der Bedingung zugestanden wurde, dass die Gemeinde die Scheitelhöhe der Brücke auf 7.89 m über örtlich Null vergrößert.

Dieses Zugständnis war für die Gemeinde von besonderer Wichtigkeit, weil hiedurch eine zweckmäßigere Ausgestaltung der neuen Brücke erzielt werden konnte und weil weiters die Herabsetzung der Constructionsunterkante eine nicht unwesentliche Herabminderung der Kosten des Brückenbaues zur Folge hatte.

Die mit der Commission für Verkehrsanlagen in Wien in der Richtung gepflogenen Verhandlungen, daß die Kosten für die Herstellung der Quaimauern in der Ausdehnung der neuen Brücke und für die Herstellung der Stiegenanlagen von dieser Commission getragen werden, hatten gleichfalls ein für die Gemeinde günstiges Ergebnis.

Die Commission für Verkehrsanlagen in Wien erklärte sich nämlich bereit, zu den Kosten für die Herstellung der Quaimauern entlang der Brückenwiderlager einen Beitrag von 12.000 fl. zu entrichten und weiters die Kosten für die Stiegenabgänge an der neuen Brücke auf den Baufond für den Wiener Donaukanal zu übernehmen.

Hiermit waren die Verhandlungen für die Ausarbeitung des endgiltigen Brückenprojectes zum Abschlusse gebracht.

Von der Bauunternehmung E. Gaertner und der Wittkowitz Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft wurde nunmehr im November v. J. das Detailproject für die Ausführung des Brückenbaues sammt den erforderlichen Kostenanschlägen vorgelegt.

Auf Grund der mit Gemeinderathsbeschluss vom 17. December 1897 festgesetzten Bestimmungen wurden mit den genannten Unternehmungen die endgiltigen Vereinbarungen über die Ausführung des Brückenbaues getroffen.

Die Bauunternehmung E. Gaertner und die Wittkowitz Bergbau- und Eisenhütten-Gewerkschaft übernahmen solidarisch die Haftung für die zu erbauende Brücke.

Die Herstellung der Brückenpfeiler bis zum Auflager der Eisenconstruction soll bis 1. December 1898, die gänzliche Fertigstellung der Brücke bis 1. September 1899 erfolgen; die Arbeiten für die Montierung der Eisenconstruction sind derart einzutheilen, daß die Legung der städtischen Gasrohre über die zu erbauende Brücke bis längstens 1. Mai 1899 stattfinden kann.

Für den gesammten Brückenbau wurde ein Kostenbetrag von 452.510 fl. 42 kr. bewilligt. Gleichzeitig wurde die Instandsetzung der Nothbrücke genehmigt, und die Ausführung der bezüglichen Bauarbeiten ebenfalls der Bauunternehmung E. Gaertner übertragen.

Am 27. December 1897 wurde mit dem Baue der neuen Franzensbrücke begonnen und zunächst die Erdaushhebung für den linksseitigen Uferpfeiler und die Instandsetzung der Nothbrücke in Angriff genommen.

Brücke im Zuge der Marxergasse. — Mit dem Gemeinderathsbeschlusse vom 15. December 1896 hatte die Gemeinde die Zustimmung zur Ausführung der Brücke über den Hauptzollamts-Bahnhof im Zuge der Marxergasse unter verschiedenen Bedingungen ertheilt. Die Ausführung soll durch das Stadtbahn-Unternehmen auf Rechnung der Gemeinde erfolgen.

Da sich beim Umbaue des Hauptzollamts-Bahnhofes verschiedene Schwierigkeiten ergaben, mußte die Inangriffnahme der Arbeiten für diese Brücke auf das Jahr 1898 verschoben werden und ist auch das in dem erwähnten Gemeinderathsbeschlusse vorgesehene Übereinkommen über die Bauausführung und Instandhaltung der Brücke bis zum Ende des Berichtsjahres noch nicht formell abgeschlossen worden.

Überbrückung der Westbahn. — Die mit der k. k. Staatsbahn-Direction Wien gepflogenen langwierigen Verhandlungen, eine zweite Überbrückung des Westbahnhofes im XIV. Bezirke betreffend, führten zu der Entscheidung, daß die definitive Lage der

Übergangsbrücke im Zuge der Holoher- und Rüstengasse zu fixieren sei. Weitere Unterhandlungen bezüglich der speciellen Anordnung und Ausführung dieses Objectes sind noch im Zuge.

Erhaltung bestehender Brücken.

Brücken über den Donaucanal. — Die Auslagen für Erhaltung der Donaucanalbrücken und des Gehweges an der Nordbahnbrücke über den regulierten Donauström betragen 10.337 fl. 68 kr. An größere Reparaturen wurden vorgenommen: bei der Augartenbrücke die Neupflasterung der Fahrbahn im Kostenbetrage von 3118 fl. 72 kr., die Umlegung und theilweise Erneuerung der Bruchstreifen mit einer Auslage von 1227 fl. 51 kr., die Reconstruction des Gehweges dieser Brücke mit dem Betrage von 518 fl. 26·5 kr.; bei der Sofienbrücke der Neubelag des fußabwärtigen Gehweges mit einer Auslage von 948 fl. 98 kr.

Brücken über den Wienfluß. — Die Auslagen für Erhaltung der Wienflußbrücken betragen zusammen 5025 fl. Die durch das Hochwasser zerstörten 4 hölzernen Stege mußten neu hergestellt werden und betragen die Auslagen: für den oberen Brauhäussteg 665 fl. 79 kr., für den unteren Brauhäussteg 708 fl. 17 kr., für den Steg in der Dommayergasse 691 fl. 73 kr. und für den Steg in Ob.=St.=Weit 1004 fl. 80 kr.

Sonstige Brücken. — Die Auslagen für Erhaltung der sonstigen Brücken betragen zusammen 3579 fl. 34 kr., worin ein Betrag von 2455 fl. für die Anstrichserneuerung der Schmelzbrücke enthalten ist.

e) Wasserstraßen.

1. Donauregulierung.

Im Laufe des Baujahres 1897 wurden in der niederösterreichischen Donaufstrecke von der Ipernmündung bis Theben im ganzen 23 Neubauten und 27 Erhaltungsarbeiten ausgeführt.

An Neubauten wurden hergestellt:

1. Zwei Bühnen für die Kollüberfuhr bei Persenbeug. Da die bisher bestandene Dampffähre zwischen Ybbs und Persenbeug den derzeitigen Verkehrsbedürfnissen zwischen den beiden Ufern in keiner Weise mehr genügte, entschlossen sich die beiden Gemeinden, eine auch für Fuhrwerke benützbare Kollfähre herstellen zu lassen.

Um aber die Zufahrt zu dieser Kollfähre und somit auch den Verkehr derselben zu ermöglichen, erschien es den Unternehmern dieser Kollfähre wünschenswert, an beiden Ufern die Anlage von Bühnen bis an die normale Strombreite anzustreben, in welcher Hinsicht auch ein Ansuchen an die Donauregulierungs-Commission gerichtet wurde. Da die Anlage dieser Bühnen aus rein stromtechnischen Rücksichten, insbesondere deshalb wünschenswert erschien, um die an dieser Stelle bestehende Überbreite des Stromes abzubauen, wurde dem Ansuchen der Unternehmer der Kollfähre entsprochen, ohne daß jedoch hiemit für das richtige Functionieren der genannten Bühnen in Hinsicht auf den nicht strombaulichen Nebenzweck, welchen nur die Unternehmer der Überfuhr zu vertreten haben, irgend eine Gewähr übernommen wurde.

2. u. 3. Erhöhung der Schiffslände bei Ybbs und des Treppelweges bei Pöchlarn.

Diese seinerzeit von der Staatsverwaltung hergestellten Uferbauten wurden bei hohen Mittelhässern überronnen und somit unbenützlich gemacht. Es war demnach die Hebung derselben auf 2.50 Meter ober Null schon im Interesse der Aufrechthaltung des Verkehrs der Gegenzüge dringend notwendig.

4. Herstellung eines Ausstreichplatzes bei Böchlarn. Zur Ermöglichung des Anbringens der zahlreichen in Böchlarn anlangenden Kuchhölzer war die von dieser Gemeinde schon wiederholt erbetene Herstellung eines Ausstreichplatzes unerlässlich, weshalb dieselbe noch im Jahre 1897 erfolgte.

5. Herstellung von Steinwürfen zur Regulierung des Donauarmes bei Melk.

6. Ausbau der Traverse im Melker Donauarme.

Die Durchführung der Regulierungsarbeiten bei Melk, mit welchen bereits im Jahre 1895 begonnen wurde, erfolgte auch im Laufe des Baujahres 1897 in der Art, daß die Grundwürfe für die in der Abzweigung des Melker Armes herzustellenden neuen Ufer desselben theilweise hergestellt wurden, welche Arbeit jedoch durch die andauernd ungünstigen Wasserstände während der Bauzeit vielfach gestört und verzögert wurde. Ferner wurde die bereits im Jahre 1896 begonnene Buhne VI im Mülker Arme, welche gleichzeitig als Verbindungsweg mit dem eigentlichen Stromufer dient, in diesem Jahre fertiggestellt.

7. Erhöhung des Treppelweges bei Hof-Arnsdorf gegenüber Spitz. Zunächst dem Orte Hof-Arnsdorf war der seinerzeit von der Staatsverwaltung hergestellte, als Treppelweg dienende Uferbau so nieder gelegen, daß er schon bei niederen Hochwässern überronnen wurde und die nieder gelegenen Theile des Hinterlandes stets der Überschwemmung ausgesetzt waren. Es mußte daher die Hebung dieses Baues auf die normale Uferhöhe von 2.50m ober Null erfolgen.

8. Herstellung einer Traverse oberhalb Nährsdorf. Zur Förderung der Verlandung des durch das Nährsdorfer Leitwerk abgebauten mächtigen Stromarmes und zur Stütze dieses über 2 Kilometer langen Objectes war die Herstellung einer zweiten Traverse oberhalb der bereits bestehenden unerlässlich.

9. Ausbau des Leitwerkes bei Nährsdorf. Die Fortsetzung dieses bereits in den Jahren 1892 bis 1896 zum größten Theile hergestellten Objectes, welches für die Normalisierung des Stromes in dieser Strecke von hoher Bedeutung und äußerst dringend ist, erfolgte in diesem Baujahre bis zum Anschlusse an die Mitterau.

10. Uferbau bei Dürnstein. Die Stadt Dürnstein befindet sich im Falle eines ausbrechenden Schadenfeuers in großer Wassernoth, da die Zufahrt zum Strome mit Rücksicht auf die hohe Lage der Stadt und ihre eigene Configuration ganz abgeschnitten ist. Aus diesem Grunde ist die Stadt wiederholt an die Donauregulierungs-Commission mit der Bitte um Abhilfe herangetreten.

Da sich nun gleichzeitig die Herstellung eines festen Uferbaues unmittelbar oberhalb Dürnstein als notwendig ergab, wurde die Herstellung eines beiden Zwecken entsprechenden Uferbaues durch Anarbeitung des stromseitigen Grundwurfes im Berichtsjahre in Angriff genommen.

11. Fortsetzung des Uferbaues bei Raiblsaum. Die Fortsetzung dieses in den Jahren 1885 bis 1887 bereits auf eine Länge von 1600 m hergestellten Uferbaues erfolgte im Jahre 1897 auf weitere 1000 m.

12. Verlängerung des Grundwurfes für ein Leitwerk unterhalb der Altenwörther Lände. Der Abbau der unterhalb Altenwörth befindlichen Stromüberbreite erschien für die Normalisierung des Stromes dringend geboten, zu diesem Behufe wurde die bereits im Jahre 1896 begonnene theilweise Anarbeitung des stromseitigen Grundwurfes im Jahre 1897 fortgesetzt.

13. Ausbau des Leitwerkes am linken Ufer gegenüber Zwentendorf. Die Fortsetzung des Abbaues dieses Objectes war sowohl mit Rücksicht auf den Abbau der an dieser Stelle bestandenen Überbreite, als auch zur Ermöglichung des Verkehrs zwischen den beiden Ufern dringend nöthig.

14. Wurfherstellung für das Leitwerk Fuchshausen-Engelsaam. Mit Rücksicht auf die für die Schifffahrt sehr ungünstigen örtlichen Verhältnisse oberhalb Kilometer 22 war die Herstellung eines Objectes zum Abbau des Wörderner Gschirrwassers unbedingt erforderlich. Dasselbe wurde auch durch Anarbeitung des Grundwurfes für ein Leitwerk längs des Fuchshausens zum Engelsaam in Angriff genommen.

15. Herstellung eines Abzuggrabens bei Höflein. Zur Ableitung der Niederschlags- und Abfallwässer bei Höflein war die Herstellung eines Abzugsgrabens für diesen Ort vom sanitären Standpunkte aus unerlässlich. Die Ausführung desselben wurde im Baujahre 1897 begonnen und soll demnächst vollendet werden.

16. Herstellung von drei Faschinentraversen im Kriegendorfer Gschirrwasser. Zur Förderung der Verlandung des sogenannten Kriegendorfer Gschirrwassers sind bereits eine Anzahl von Traversen in dasselbe eingebaut worden. Durch die Herstellung der im Jahre 1897 ausgeführten Traversen wurde dieser Zweck wesentlich gefördert.

17. Herstellung eines Secundärdammes längs dem Mühlenanale bei Stockerau. Die Herstellung dieses Objectes war im Sinne der für die Durchführung des Schutzes für das Stockerauer Gebiet gegen Überschwemmung geplanten Arbeiten dringend nothwendig.

18. Ausbau des Alberhausen-Leitwerkes bei Kilometer 34 unterhalb Wiens. Zur Erleichterung des Verhaftens von Fahrzeugen am Wildungsmauer Landungsplaz, wurde der bereits bestehende Grundwurf oberhalb Wildungsmauer auf eine Länge von 400 m ausgebaut und mit Pfahlstöcken versehen.

19. Herstellung einer Steintraverse im Auarme gegenüber Hainburg. Die Herstellung dieser zweiten Traverse durch den Auarm war sowohl mit Rücksicht auf die Entlastung des diesen mächtigen Arm abschließenden Herrgottshausen-Leitwerkes, als auch zur thunlichsten Förderung der Verlandung dieses Armes dringend nöthig.

20. Erhöhung und Verstärkung des rechtsseitigen Fundationsdammes von der thermometrischen Fabrik bis zum Ziegelwasser. Die während der Hochwässer in den Jahren 1890, 1892 und 1897 gesammelten Erfahrungen ergaben die dringende Nothwendigkeit der Erhöhung und Verstärkung dieses Dammes in gleicher Weise, wie dies beim Marchfelder Schutzdamme in der Strecke Stadlauerbrücke-Schönauerwasser geschehen war, umso mehr, als dieses Object ein äußerst niederes, vielfach von Gerinnen durchzogenes Hinterland besitzt.

Es wurden demnach auch die Arbeiten zur Durchführung der Erhöhung und Verstärkung dieses Dammes mit größtmöglicher Beschleunigung sofort nach Ablauf des Hochwassers im Jahre 1897 in Angriff genommen und ununterbrochen fortgesetzt, so daß dieselben gegenwärtig nahezu vollendet sind und das Hinterland in zufriedenstellender Weise sichern.

21. Fortsetzung des Fischamend-Schutzdammes. Die Fortsetzung der ehestunlichsten Vollendung dieses Dammes erscheint mit Rücksicht auf den Schutz der Ortschaft Fischamend gegen Überschwemmung unerlässlich, weshalb auch dieser Bau mit thunlichster Beschleunigung seiner Vollendung zugeführt wird.

22. Versicherung des Marchfeld-Schutzdammes beim Schönauer Schütz durch Mörtelpflaster. Die möglichste Sicherung des stromabwärtigen Vorkopfes des Marchfeld-Schutzdammes zunächst der Schönauer Schütze ist eine in Anbetracht der daselbst eintretenden bedeutenden Wasserpiegeldifferenzen, sowie auch mit Rücksicht auf den Umstand, daß derselbe bei Abgang eines Eisstoßes dem directen Angriffe der Eismassen ausgesetzt erscheint, dringende Nothwendigkeit. Durch die im Jahre 1897 erfolgte Herstellung der Pflasterdecke des Dammes an dieser Stelle in hydraulischem Mörtel erscheint der Zweck erreicht.

23. Herstellung eines offenen Gerinnes von Orth bis Wigelsdorf. Durch den Ausbau des Marchfeld-Schutzdammes von Schönau bis Wigelsdorf wurde der Fadenbach an 9 Stellen überquert.

In den hinter dem Damme liegenden Segmenten des Fadenbaches sammelten sich bei Hochwässern und großen Niederschlägen bedeutende Wassermengen, welche keinen Abfluß fanden und hierdurch sanitäre Gefahren hervorriefen. Um diesem Übel zu steuern, wurden die einzelnen Fadenbachtheile und sonstigen Niederungen hinter dem Damme durch vier Verbindungsgräben mit einander verbunden und in den Wigelsdorfer Donauarm eingeleitet, wodurch der Grundwasserstand sofort in genügender Weise gesenkt wurde. Diese Arbeit wurde im Jahre 1897 bereits begonnen und im Jahre 1898 mit zufriedenstellendem Erfolge beendet.

Betreffs der Erhaltungsarbeiten wird hervorgehoben, daß dieselben infolge der Hochwasserkatastrophe im August 1897 naturgemäß einen das gewöhnliche Maß weiterschreitenden Umfang erreichten.

Finanzielles.

Im Jahre 1897 betragen die Einnahmen 4,187.495 fl. 18 kr., die Ausgaben 4,155.403 fl. 53 kr., daher sich der Cassarest mit 32.091 fl. 65 kr. beziffert.

Die eigenen Einnahmen des Donauregulierungsfondes aus dem Erlöse von verkauften Gründen, aus den Zinsen fructificierter Fondsgelder, aus den Pacht- und Mietzinsen etc. betragen in den Jahren 1882 bis einschließlich 1896 zusammen 6,773.172 fl. 99 kr., im Jahre 1897: 540.387 fl. 68 kr., daher von 1882 bis einschließlich 1897 im ganzen 7,313.560 fl. 67 kr.

Von den Einnahmen sind nach den gesetzlichen Bestimmungen jährlich 300.000 fl. für Donauregulierungszwecke zu verwenden, außerdem sind gewisse, dieselben betreffende Auslagen (Steuern, Straßenbrückenerhaltung, Parcellierungskosten etc.) zu decken, welche sich im Jahre 1897 mit 248.858 fl. 62 kr. bezifferten. Es ergab sich daher im ganzen eine Ausgabe von 548.858 fl. 62 kr., welche die Einnahme per 540.387 fl. 68 kr. um 8470 fl. 94 kr. überstieg. Zur Deckung dieses Abganges wurde der Überschuss aus den Vorjahren herangezogen, der sich am Ende des Jahres 1896 mit 57.086 fl. 15 kr. bezifferte; es erübrigt daher am Schlusse des Berichtsjahres noch ein Überschuss von 48.615 fl. 21 kr.

Die Activen des Donau-Regulierungsfondes betragen im Jahre 1897

1. an Activrückständen inclusive des schließlichen Cassarestes	1,980.918 fl. 99 fr
2. an Wert der Realitäten inclusive des Hauses am Erzherzog Carlplatz, der Kaiser Franz Josefbrücke, des Inventars zc.	12,368.693 „ 19 „
zusammen	14,349.612 fl. 18 fr.

Der sub 2 angeführte Wert der Realitäten zc. setzt sich aus nachstehenden Posten zusammen:

A. Baugründe auf dem rechten Ufer der Donau in Wien oberhalb der Stadlauerbrücke.

a) Parcellirte Gründe, einschließlich der noch nicht genehmigten, aber bereits beantragten Parcellirung	275.521·65 □Klafter
b) Nichtparcellirte Gründe zusammen 95.435·44 □Klafter nach Abzug der Flächen für öffentliche Straßen und Plätze (beide mit 40 ^o /o angenommen)	57.261·— „
c) Disponible Landungsplätze	38.046·— „
d) Die Bäder	14.282·— „
e) Die öffentlichen Landungsplätze	19.602·— „
f) Die öffentlichen Zugänge	1.731·— „
g) Die verpachteten Landungsplätze	73.356·— „

Diese Flächen ergeben zusammen 479.799·65 □Klafter

Behufs Bewertung derselben sind vom obigen Ausmaße abzuziehen jene Flächen, welche keinen Ertrag liefern, das sind:

a) die Bäder mit	14.282·— □Klafter
b) „ öffentlichen Landungsplätze mit	19.602·— „
c) „ „ Zugänge mit	1.731·— „

also zusammen Flächen im Ausmaße von 35.615·— □Klafter

Es bleibt demnach als Rest die Fläche von 444.184·65 □Klafter

Dieses Terrain umfaßt:

1. verpachtete Landungsplätze im Ausmaße von 73.356 □Klafter, welche einen Ertrag von jährlich 84.800 fl. abwerfen; dieser Betrag zu 4^o/o capitalisirt, ergibt eine Capitalsumme von 2,120.000 fl.
2. Das übrige Terrain im Restflächenmaße von 370.828·65 □Klafter, welches mit 15 fl. per □Klafter zu bewerten ist, ergibt den Betrag von 5,562.429 fl. 75 fr.

B. Baugründe am linken Ufer.

a) Parcellirte Baustellen und Gruppen bei den Kaisermühlen	24.729·43 □Klafter
b) Parcellirte Baustellen und Gruppen in Floridsdorf	1.663·— „
c) Nichtparcellirte Baugründe bei den Kaisermühlen	1.475·— „
d) Nichtparcellirte Baugründe in Floridsdorf	54.056·— „

Daher zusammen Baugründe am linken Ufer mit 81.923·43 □Klafter

Bewertet werden diese Gründe wie folgt:

- a) Die Gründe bei den Kaisermühlen per zusammen 26.204·43 □Klafter mit 8 fl. per □Klafter ergeben die Summe von 209.635 fl. 44 fr.
- b) Die Gründe in Floridsdorf zusammen 55.719 □Klafter ergeben mit 4 fl. per □Klafter die Wertsumme von 222.876 fl.

C. Das rechtsseitige Terrain unterhalb der Stadlauerbrücke.

Daselbe besteht aus folgenden Gründen:

a) Terrain der Schiffmühlenplätze	29.600	□Klafter
b) " " öffentlichen Landungsplätze	9.378	"
c) " " " Zugänge	296	"
d) " " disponiblen Landungsplätze	4.399	"
e) das Hinterland der öffentlichen Landungsplätze	9.899	"
f) außerdem sonstiges Terrain unterhalb der Stadlauerbrücke bis Kaiser-Ebersdorf	485.976	"

Die Summe dieser Fläche ergibt 539.548 □Klafter

Zur Bewertung dieser Area müssen von derselben abgezogen werden die ertraglosen Flächen, und zwar

unter b) per	9.378	□Klafter
unter c) per	296	"
und die Fläche des Winterhafens mit circa 200.000	200.000	"

zusammen 209.674 "

wonach eine Fläche von 329.874 □Klafter verbleibt, welche zu 3 fl. per □Klafter berechnet, den Betrag von 989.622 fl. ergibt.

D. Das Inundationsterrain.

Daselbe umfaßt eine Fläche von 1349 Joch 881 □Klafter und liefert nach den gegenwärtig aus demselben gewonnenen Pachtzinsen für Grasnutzung, Jagdnutzung und Weidengewinnung zusammen den jährlichen Betrag von circa 3000 fl., dieser Betrag zu 4% capitalisirt, gibt den Wertbetrag von 75.000 fl.

E. Terrain des alten Stromes.

Daselbe umfaßt 463 Joch 1094 □Klafter.

Die Bewertung desselben ergibt sich in folgender Weise:

Die Einnahmen betragen an Eispachtzins	24.950	fl.
an Pachtzins für Gondelfahrten	1.000	"
mithin zusammen jährlich	25.950	fl.
zu 4% capitalisirt, ergibt sich ein Wert von	648.750	fl.

F. Die Kaiser Franz Josefsbrücke eingestellt mit den Baukosten per 2,449.410 fl.

G. Das Haus des Donauregulierungs-Baufondes am Erzherzog Carlplatz Nr. 11 im Bauwerte (ohne Baugrund) von 72.000 fl.

H. Wert der Bauhütten, Inventargegenstände und der Bibliothek 18.970 fl.

Im ganzen ergibt sich daher ein Betrag von 12,368.693 fl. 19 fr.

Bezüglich der Grundkäufe ist zu bemerken, daß im Jahre 1897 an 11 Parteien Gründe im Gesamtaußmaße von 8480·89 □Klafter um den Betrag von 569.905 fl. 15 fr. veräußert wurden.

2. Donaukanalregulierung.

Durch das Ende Juli eingetretene außerordentliche Hochwasser ist wohl bei dem Baue der Schleuse und der Absperrvorrichtung in Ruszdorf eine nahezu dreiwöchentliche Unterbrechung, aber keinerlei Beschädigung der in Ausführung stehenden Arbeiten eingetreten.

An der Absperrvorrichtung wurden im Berichtsjahre die Widerlager bis zur vollen Höhe von 18·20 Meter über dem Uferlande, d. i. bis 22·94 m über dem Nullwasser auf gemauert. Am 13. Mai konnte die linke Canalhälfte für die Einfahrt in den Donaukanal in Ruszdorf wieder freigegeben werden, nachdem die Einfahrt seit 28. November 1896 geschlossen war. Weiters wurde noch der Quaubau, die Herstellung von Stiegen und Rampenmauern und die Verlegung des Schreiberbach-Nothauslasses am rechten Donaukanalufer nächst dem Wehre vollendet.

Die Herstellung der eisernen Wehrconstruction sammt der zugehörigen Brücke wurde der Maschinenfabrik der königl. ungar. Staatsbahnen und des Diosgyher königl. ungar. Eisen- und Stahlwerkes, als Bestbieter bei der Offertverhandlung übertragen.

Am Schleusenbaue wurde der im Grundrisse 6566 m² messende Caïsson für das Schleusenunterhaupt bis auf die beabsichtigte Tiefe von 11·0 m unter Null versenkt und das Unterhauptmauerwerk auf der Caïssondecke schon während der Versenkung des Caïssons ausgeführt, der Rest nach vollzogener Senkung und Aufstellung des Caïssonarbeitsraumes fertig gestellt. Es konnte sonach mit Ende des Jahres die Montierung der vorbereiteten Unterhauptthore, der Schützen- und Bewegungs-Mechanismen begonnen werden.

Die Montierung der Eisenconstruction an dem bereits früher fertig gestellten Schleusenoberhaupt wurde im April 1897 vollendet. Nach Vollendung der Schleusenhäupter wurde im September an die Herstellung der Schleusenammer geschritten. Am Schlusse des Jahres war die Sohle fertig und die Ausführung der Seitenwände bereits bis zur Höhe des Gewölbeabschlusses der Umlaufcanäle gediehen.

Der Alimentationscanal zur Speijung des Donaucanales während des Eisstandes ist functionsbereit. Der Verbindungscanal zwischen Hauptstrom und Donaukanal ist in dem Theile unterhalb der Schleuse, zwischen dieser und dem Donaukanale fertig gestellt. Die Herstellung der oberen Partie des Verbindungscanales vor der Schleuse bis zum Hauptstrome wurde in Angriff genommen.

Von den über den Verbindungscanal führenden Brücken war am Schlusse des Berichtsjahres noch die dritte, letzte Eisenbahnbrücke in Montierung.

3. Wienflußregulierung.

Im Jahre 1897 haben nur kleinere wasserrechtliche Verhandlungen stattgefunden, so am 17. Mai in Angelegenheit des Schöpfwerkes beim Baumgartner Bade und am 13. December über die Herstellung einer Betonmauer statt des ursprünglich projectierten Dammes zwischen dem Umlaufgraben und den Bassins in Weidlingau.

Außerdem intervenierte die Gemeinde Wien als Interessentin mit Rücksicht auf die Wienflußregulierung bei zahlreichen wasserrechtlichen und haupolizeilichen Verhandlungen innerhalb und außerhalb des Gemeindegebietes.

Mit dem Statthaltereie-Erlasse vom 10. Jänner 1897, Z. 11.477, wurde der Consens für die Verlegung der Kollbahn zwischen der Kaiser Franz Josefs- und der Maria-Theresienbrücke ertheilt; am 30. April fand die Begehung der Kollbahnstrecke von der Tegetthoffbrücke bis zum Donaucanale statt, wobei der Bauconsens ex commissione ertheilt wurde; die technisch-polizeiliche Prüfung dieser Strecke wurde am 12. Juli vorgenommen.

Mit Rücksicht auf die großen Schäden, die das Hochwasser vom Juli 1897 verursacht hatte, wurde zufolge Gemeinderathsbeschlusses vom 26. October 1897 eine Petition an den Landtag ausgearbeitet, in der auf die dringende Nothwendigkeit einer einheitlichen Regulierung des oberen Wienflusses und der Seitenbäche hingewiesen wurde. Zugleich wurde zur Beaufsichtigung dieses Gebietes und Erstattung diesfälliger Anzeigen ein eigener Wienflusssaufseher bestellt, um dessen Beeidigung gemäß § 65 des Wasserrechtsgesetzes die k. k. Bezirkshauptmannschaft Hiezing-Umgebung ersucht wurde.

Mit dem Gemeinderathsbeschlusse vom 22. December 1897 wurde den bei der Wienflusregulierung und dem Baue der Hauptjammelcanäle beschäftigten Personen die Fortzahlung des Gehaltes (Lohnes) im Krankheitsfalle durch 20 Wochen gewährleistet und sodann, gemäß § 4 des Krankenversicherungsgesetzes, die Befreiung von der Krankenversicherungspflicht erwirkt.

Arbeiten in Weidlingau.

Die Arbeiten für die Anlagen der ersten Bauperiode in Weidlingau (Mauerbachbassin, Wienflus-Vorbassin und Umlaufgraben) wurden im allgemeinen termingemäß bis 1. August 1897 zu Ende geführt und blieben nur noch einige Ergänzungen, sowie die Behebung von Schäden, die infolge des Hochwassers von Ende Juli 1897 eingetreten waren, nachzutragen.

So war unterhalb des Einlaufwehres und beim Sommerasyle in Weidlingau der linksseitige Damm eingerissen und die zum Wienflusse führende Rampe weggeschwemmt worden. Statt dieses Dammes wurde zufolge Stadtrathsbeschlusses vom 15. September 1897 eine Betonmauer aufgeführt. Da die Krone des erwähnten Wehres durch die großen Schottermassen, die das Hochwasser mit sich geführt hatte (circa 50.000 m³), angegriffen worden war, so wurde das Wehr zufolge Stadtrathsbeschlusses vom 20. December 1897 mit Quadern armirt.

Unterhalb der Betonbrücke über den Umlaufgraben im Zuge der zum Ruhofe führenden Hofjagdstraße wurde, um eine bessere Abstützung der linksseitigen Böschung und der Aufschüttung längs der Westbahn zu ermöglichen, eine niedere Böschungsmauer aus Beton ausgeführt.

Seitens der k. k. Staatsbahnen wurden infolge der Beschädigungen des Westbahndammes durch das mehrerwähnte Hochwasser in der Nähe der Haltestelle Hütteldorf-Bad neue Dammversicherungen hergestellt, an die sich die Arbeiten der Wienflusregulierung in ähnlicher Ausführung anschließen.

Mit der Stiftung „Sommerasyl für arme unheilbare Kranke“ in Weidlingau fanden Verhandlungen wegen Grundeinklösung zur Herstellung einer neuen Zufahrt statt, die jedoch im Berichtsjahre noch nicht abgeschlossen worden waren.

Mit den Eheleuten Niebauer wurde zufolge Stadtrathsbeschlusses vom 28. September 1897 ein Übereinkommen über die Herstellung der Rampe zwischen den Häusern Nr. 77 und 79 Hauptstraße in Hadersdorf-Weidlingau abgeschlossen.

Zum Zwecke der Vergebung des in die zweite Bauperiode fallenden Baues der Bassins III—VII, sammt der anschließenden Strecke des Umlaufgrabens fand, nachdem mit Gemeinderathsbeschluss vom 23. Juli 1897 das Detailproject und die Bedingnisse genehmigt worden waren, am 24. August 1897 eine Offertverhandlung statt.

Bei derselben offerierten Doderer, Göhl & Co. mit 1,740.772 fl. 28 kr., beziehungsweise (bei Annahme eines Alternativprojectes) mit 1,807.268 fl. 99 kr., Kraus & Saliger mit 1,758.535 fl. 42 kr. (beziehungsweise 1,586.605 fl. 42 kr.), und Peregrini, Calderai, Giuseppe Feltrinelli & Co. mit 2,738.634 fl. 53 kr.

Nach eingehenden Verhandlungen mit den beiden erstgenannten Unternehmungen erfolgte mit Gemeinderathsbeschluss vom 1. October 1897 der Zuschlag an die Bauunternehmung Doderer, Göhl & Co. u. zw. unter Zugrundelegung des Alternativ-offertes, wobei zugleich die vorgeschlagene Projectänderung, die in der Anlage einer massiven Mauer statt des früher vorgesehenen Trennungsdammes zwischen dem Umlaufgraben und den Bassins bestand, genehmigt wurde. Diese Projectänderung war durch das Hochwasser vom Juli 1897 veranlasst worden, welches das früher vorhanden gewesene gewachsene Terrain weggeschwemmt hatte, so dass die Ausführung eines Dammes nicht mehr empfehlenswert erschien.

Die Projectänderung wurde von der Commission für Verkehrsanlagen in der Vollversammlung vom 28. October 1897 genehmigt. Auf Grund des Ergebnisses der am 13. December 1897 abgehaltenen wasserrechtlichen Verhandlung wurde von der k. k. Bezirkshauptmannschaft Hiebing-Umgebung die Bewilligung zur Ausführung ex commissione erteilt.

Die im k. k. Thiergarten durchzuführende Anschüttung war durch die Ausgrabung von circa 280.000 m³ Schotter und Sand aus der zur Verfügung gestellten Area desselben, sowie durch die Verführung von circa 120.000 m³ Aushubmateriale für die Bahnhofsbauten in Hütteldorf — worüber ein eigenes Übereinkommen mit der Stadtbahn geschlossen wurde — wesentlich entlastet worden.

Die Gewinnung von Sand und Schotter im Thiergarten ist nunmehr abgeschlossen und wird der Thiergarten jetzt nur mehr zur Anschüttung verwendet. Eine Theilfläche wurde, vertragsmäßig mit Humus versehen, dem k. k. Hofärar bereits zurückgestellt.

Die im Vorjahre begonnenen Vertiefungen einer Anzahl von Hausbrunnen in Hadersdorf-Weidlingau wurden im Berichtsjahre vollendet. Für jene Häuser (12 an der Zahl), bei denen die Brunnenvertiefungen keinen Erfolg hatten, wurde die Zufuhr von Trinkwasser mittels Wägen von dem Hydranten der Hochquellenleitung an der Gemeindegrenze (nächst dem Wirthshause zum Wolfen in der Au) aus eingeleitet.

Arbeiten im Stadtgebiete.

In dem Detailprojecte der Wienflussregulierung war für das linke Ufer die Ausführung von provisorischen Versicherungen, insbesondere von Trockenmauern und gepflasterten Böschungen vorgesehen, während die Herstellung der Widerlagsmauer an diesem Ufer einem späteren Zeitpunkte (1900) vorbehalten bleiben sollte.

Die Erfahrungen, die nun während der Bauarbeiten, insbesondere beim Einsturze mehrerer Tracte des Gumpendorfer Schlachthauses hinsichtlich der Beschaffenheit des Untergrundes am linken Ufer gemacht wurden, ließen die Vermuthung als begründet

erscheinen, daß das linke Ufergelände durch die projectierten, bloß provisorischen Versicherungen vor Abrutschungen nicht bewahrt werden könnte und war zu besorgen, daß diese Gefahr durch die Vertiefung der Flußsohle noch vermehrt würde.

Da derartige Abrutschungen schon mit Rücksicht auf den Bestand der anrainenden, streckenweise dicht am Ufer gelegenen Realitäten vermieden werden mußten, so wurde die sofortige Ausführung der linksseitigen Widerlagsmauer in der Strecke von der Kaiser Franz Josefsbrücke bis zum Schikanedersteg unter Vermeidung jeder provisorischen Uferversicherung in Erwägung gezogen.

Bevor noch über diesen Gegenstand eine endgiltige Entscheidung getroffen war, wurde zur Ermöglichung eines ungehinderten Hochwasserabflusses mit dem Gemeinderathsbeschlusse vom 30. November 1896 die Herstellung der linken Widerlagsmauer in der Strecke zwischen Engelgasse und Schikanedersteg, und mit dem Gemeinderathsbeschlusse vom 30. März 1897 die Herstellung dieser Mauer in der Strecke vom Walthersteg bis zur Kaiser Josefsbrücke genehmigt. Beide Arbeiten wurden der Bauunternehmung Doderer, Göhl & Co., auf Grund der Bedingungen für die rechte Mauer übertragen und sofort in Angriff genommen.

Behufs Herstellung der ganzen linken Mauer mit einem Gesamterfordernisse von 2,101.996 fl. 63 kr., wurden mit den Bauunternehmungen Doderer, Göhl & Co., sowie Carl Schlimp & Eduard Skazil Verhandlungen gepflogen, da es nicht zweckmäßig erschien, diese Arbeit an andere Unternehmungen zu übertragen, als an jene, welche die übrigen Regulierungsarbeiten durchzuführen hatten.

Auf Grund der gepflogenen Verhandlungen wurde zufolge Gemeinderathsbeschlusses vom 28. Mai 1897 die Ausführung der linksseitigen Widerlagsmauer in der Strecke von km 2·7 bis km 5·4 (Leopoldsbrücke bis Stiegerbrücke) sammt der dazu gehörigen Sammelcanalstrecke sowie die Herstellung des Schotterfanges oberhalb der Kaiser Franz Josefsbrücke und der Dommayergasse sammt den dazu gehörigen Wehren und Ufermauern der Bauunternehmung Doderer, Göhl & Co., die Ausführung der linksseitigen Widerlagsmauer in der Strecke vom km 5·4 bis km 8·0 (Stiegerbrücke bis Kaiser Franz Josefsbrücke) sammt der dazu gehörigen Sammelcanalstrecke der Bauunternehmung Carl Schlimp & Eduard Skazil übertragen. In zwei mit dem erwähnten Gemeinderathsbeschlusse genehmigten Übereinkommen (vom 8. Juni 1897 mit der erstgenannten, vom 6. Juli 1897 mit der zweiten Firma) wurden Einzelheiten der Ausführung geregelt. Seitens der Commission für Verkehrsanlagen wurden diese Vereinbarungen am 2. Juni 1897 genehmigt.

Gesondert von der Vergabung der Mauerherstellung erfolgte die Sicherstellung der hydraulischen Bindemittel mit dem Erfordernisse von 375.491 fl. 7 kr. im Offertwege. Das Resultat der am 5. August 1897 abgehaltenen Offertverhandlung war ein günstiges; die Genehmigung der Vergabung erfolgte mit Stadtrathsbeschlusse vom 14. September 1897.

Die Herstellung der linken Mauer ist trotz der Schwierigkeiten, die dadurch erwachsen sind, daß infolge des Rutschterrains die Ausführung nur in kurzen Arbeitsstellen (von ungefähr 5 m Länge) erfolgen konnte, im Berichtsjahre doch in großen Längen gediehen, so insbesondere vom Dommayersteg bis zur Hiezingenbrücke, sowie unterhalb der Lobkowitzbrücke, dann bei der Stiegerbrücke, dem Storchentege, zwischen dem Walthersteg und dem Gumpendorfer Schlachthause, weiters längs des letzteren

bis zur Moritzgasse und stückweise zwischen Revillebrücke und Pilgrambrücke, endlich vom Magdalenenstege abwärts bis zum Schikanedersteg.

Um mit Rücksicht auf die zahlreichen Objecte, die durch die Bauführung gefährdet werden konnten, die hieraus zwischen der Commission für Verkehrsanlagen und den Bauunternehmungen etwa entstehenden Entschädigungsfragen zu regeln, wurde in den oben erwähnten Übereinkommen ein Schiedsgericht vorgesehen.

Eine Intervention dieses Schiedsgerichtes fand bisher nur in zwei Fällen statt.

Mit dem Gemeinderathsbeschlusse vom 28. Mai 1897 war der Magistrat ermächtigt worden, aus Anlaß des Baues der linken Mauer Beweise zum ewigen Gedächtnisse behufs Constatierung des Bauzustandes und etwaiger Vaugebrechen der am linken Wienflußufer befindlichen Realitäten aufnehmen zu lassen.

Es wurden im Jahre 1897 bezüglich 21 Häusern solche Beweise aufgenommen.

Wenn sich auch bei manchen Objecten während des Baues Risse und Sprünge zeigten, so gelang es doch bisher, die Häuser zu halten und waren daher besondere Einlösungen nicht nöthig.

Bezüglich der Rollbahn wäre zu erwähnen, daß zufolge Statthalterei-Erlasses vom 10. Jänner 1897, Z. 114.777, der Consens für die Verlegung zum linken Ufer zwischen der Kaiser Franz Josefsbrücke und Maria Theresienbrücke erteilt wurde.

Der Endtermin für die der Bauunternehmung Doderer, Göhl & Co. übertragene Herstellung der rechten Widerlagsmauer und der Sohlenvertiefung in der Strecke von der Kaiser Franz Josefsbrücke bis zum Schikanederstege wurde mit Übereinkommen vom 8. Juni 1897 bis 31. Juli 1899 verlängert.

Da infolge der Einlegung der Stadtbahn in das enge Wienflußbett bei dem Gumpendorfer Schlachthause die linke Mauer in die Area des Schlachthauses fällt, so mußte der oberste flußseitige Stalltract desselben demoliert werden.

In der Strecke vom Schikanederstege bis zur Tegetthoffbrücke ist ein bedeutender Fortschritt des Baues zu verzeichnen. Es gelang der Bauunternehmung Peregrini, Calderai, Giuseppe Feltrinelli & Co., im Berichtsjahre die rückwärtige Hälfte der linken Widerlagsmauer längs der Lothringerstraße zu nahe zwei Drittheilen zu vollenden, ebenso nahezu in der ganzen Länge den rückwärtigen Theil der rechten Widerlagsmauer und die Landmauer der Stadtbahn. Die Arbeiten längs der Lothringerstraße, die bei dem geringen Abstände von den Häusern und bei der großen Fundamentstiefe (14m) besondere Vorsicht erforderten, sind infolge fachgemäßer Arbeit der genannten Unternehmung ohne Anstand zur Durchführung gelangt.

Um die Sohlenvertiefung des Wienflusses beginnen zu können, wurde vom Schikanederstege flußabwärts eine Verflutuncette ausgeführt, worauf im October 1897 die Sohlenvertiefung vom Schikanederstege aufwärts in der vollen Breite des Gerinnes begonnen wurde. Bis zum Jahreschlusse wurde die Vertiefung theilweise bis zur Rudolfsbrücke vollendet.

Infolge der Bauarbeiten in der unteren Strecke des Wienflusses mußten die vorstadtseitigen Gartenanlagen zwischen der Elisabeth- und Schwarzenbergbrücke abgeräumt werden; sie wurden zur Deponierung von Aushubmaterialie verwendet. Dasselbe war beim Reservergarten unterhalb der Schwarzenbergbrücke der Fall, auf dessen Fläche Magazine und Depôts errichtet wurden. Die Wohnung und Kanzlei des städtischen

Obergärtners wurden der Bauunternehmung bedingungsgemäß für Kanzleizwecke überlassen. Auch der Kinderpark mußte infolge der Arbeiten für die Stadtbahn (auf die Dauer derselben) seinem Zwecke zum größten Theile entzogen werden.

Die Elisabeth- und Schwarzenbergbrücke mußten demoliert werden, weil das Gerinne verschoben wurde und nach der Durchführung der Sohlenvertiefung die Fundierung nicht mehr genügend gewesen wäre.

Die Abtragung der Elisabethbrücke wurde am 20. November 1897, die der Schwarzenbergbrücke am 23. November 1897 begonnen.

Da die Ausführung der an Stelle der bestehenden Brücken tretenden Einwölbungsringe die Vertiefung der Sohle zur Voraussetzung hat (um die Herstellung des vorgeschriebenen Durchflußprofils zu ermöglichen), die Sohlenvertiefung aber infolge verschiedener Umstände sich verzögerte, da außerdem das Flußgerinne vielfach verschoben wurde, so mußten in den meisten Fällen provisorische hölzerne Brücken neben den alten Brücken errichtet werden; so die Brücke im Zuge der Lastenstraße und bei der Rudolfsbrücke (Schlussscollaudierung am 9. Juni 1897), das Tramwayprovisorium unterhalb der Elisabethbrücke, die Provisorien bei der Kaiser Franz Josefs- und Schwarzenbergbrücke (Schlussscollaudierung 5.—23. November 1897). In Vorbereitung waren mit Ende des Jahres 1897 die Provisorien für die Lobkowitzbrücke, sowie für den Wackeneroder- und Schifanedersteg.

Bei der Maria Theresien- und Leopoldsbrücke, sowie beim Storchenteg konnte die Herstellung von Provisorien dadurch vermieden werden, daß die bestehenden Eisenconstruktionen in die neue Lage gehoben und verschoben wurden.

Zur Verführung der Aushub- und Baumaterialien, insbesondere des durch Baggerung im Donaucanale und im Donauströme gewonnenen Schotter- und Sandes — wozu die Bewilligung auf Grund des am 13. Mai 1897 abgehaltenen Localaugenscheines erteilt worden war — wurde von der Bauunternehmung eine Kollbahn hergestellt, für die der Bauconsens bei der am 30. April 1897 abgehaltenen comissionellen Verhandlung, der Benützungscensens auf Grund der am 12. Juli 1897 vorgenommenen technisch-polizeilichen Prüfung von der k. k. n.-ö. Statthalterei erteilt wurde.

Für den Bezug von Bruchstein wurde bedingungsgemäß der Bauunternehmung der Steinbruch in Schwallenbach a. d. Donau, welcher seitens des Bürgerhospitalfondes an die Commission für Verkehrsanlagen verpachtet worden war, zur Verfügung gestellt.

Die Witterung war im ersten Halbjahre 1897 den Arbeiten im allgemeinen günstig und haben selbst die — nicht allzuhäufigen — Gewitterregen und das Hochwasser vom 15. Mai die Arbeiten nicht besonders beeinträchtigt.

Erst das Hochwasser vom 29. und 30. Juli 1897 war so groß, daß es eine bedeutende Verzögerung im Baufortschritte zur Folge hatte.

Nach einem längeren Regen stieg das Wasser am Abend des 29. Juli sehr rasch zur Höhe von 5·30 m am Pegel der Pressgasse, in welcher Höhe es von 4 Uhr Nachts bis nach 12 Uhr Mittags des 30. Juli blieb. Bei diesem Hochwasser war sowohl die absolute Höhe wie auch die Dauer der Culmination eine ganz bedeutende.

Da die Bauten überall in Ausführung begriffen waren, so war naturgemäß Gelegenheit genug zu Verkläunungen vorhanden. Größere Verkläunungen fanden statt bei dem Montagegerüst der Stadtbahn im Zuge der Walthergasse, bei den hölzernen Provisorien der Rudolfs- und Lastenstraßenbrücke, bei der Elisabeth- und Schwarzenbergbrücke.

Trotz der gewaltigen äußeren Erscheinung und trotz seiner bedeutenden Folgen zeigte dieses Hochwasser doch nur eine Abflusssubatur von 300 m³ und lieferte so den Beweis, daß die Arbeiten der Wienflußregulierung mit der Annahme eines Wasserabflusses von 600 m³, wozu noch die bei diesem Hochwasser gar nicht in Function getretenen Bassins in Weidlingau kommen, eine mehr als doppelte Sicherheit verbürgen.

Auf Grund der bestehenden Verträge waren die durch das Hochwasser an den Bauarbeiten der rechten Mauer in der Strecke Schikanedersteg—Hiezing verursachten Schäden der Bauunternehmung nicht zu vergüten (eine Änderung tritt erst infolge des Übereinkommens vom 8. Juni 1897 vom 19. August 1897 ab ein); dagegen waren dieselben für die linke Mauer und in der Strecke vom Schikanedersteg flussabwärts zu vergüten. Diesbezüglich wurde anlässlich der Vergebung der Bauarbeiten der zweiten Bauperiode in Weidlingau ein Übereinkommen mit der Bauunternehmung Doderer, Göhl & Co. getroffen, indem dieselbe einerseits den Rechtsstandpunkt der Gemeinde, wonach sich diese zur Vergütung der Schäden an den Arbeiten für die rechte Mauer u. zw. auch in Bezug auf die Installation nicht verpflichtet hält, als berechtigt anerkannte, andererseits sich bezüglich der Schäden an den Arbeiten für die linke Mauer mit einer Pauschalentschädigung von 25.000 fl. für befriedigt erklärte.

Eine Beschädigung der bereits ausgeführten Mauerungen ist mit Ausnahme eines kurzen Stückes der Landmauer der Stadtbahn bei der Schwarzenbergbrücke nirgends erfolgt. Dagegen erfolgten (größtentheils an nicht gepflasterten Stellen) Uferbrüche auf dem linken Ufer in der Strecke von der Kaiser Franz Josephs- bis zur Franz Karlbrücke, sowie am rechten Ufer zwischen der Franz Karl- und Kollbahnbrücke. Von Seite zweier Hauseigenthümer oberhalb der Franz Karlbrücke wurde die Vornahme von Beweisen zum ewigen Gedächtnisse veranlaßt.

Die Herstellung eines Uferschutzes statt des vorhandenen Bruchufers in der letzterwähnten Strecke wurde zufolge Stadtrathsbeschlusses vom 6. October 1897 der Union-Baugesellschaft mit dem Kostenerfordernisse von 10.000 fl. übertragen.

Wienfluß-Sammelcanäle.

Im Berichtsjahre wurde der Sammelcanal am rechten Wienflußufer, der im Jahre 1896 bis zur Dommayergasse fertig gestellt worden war, weiter aufwärts über den Hiezinger Quai und die Hackinger Hauptstraße bis zum Ende der Bassinanlagen bei der Haltestelle Hütteldorf-Bad fortgesetzt.

Die Erd- und Baumeisterarbeiten sowie die Lieferung der hydraulischen Bindemittel wurde im Offertwege an Anton Sikora mit einem Aufschlage von 8% zum Preise von 247.730 fl. 32 kr. übertragen.

Infolge der Erfahrungen, die bei dem großen Hochwasser vom 1. August 1896 gemacht worden waren, wurden im Zuge des Margarethner-Gürtels, der Dunkler-, Robinger-, Ruckergasse und bei der Lobkowitzbrücke Ergänzungsnothauslässe ausgeführt. Diese mit 16.097 fl. 83 kr. veranschlagten Arbeiten (einschließlich der Lieferung der hydraulischen Bindemittel) wurden mit einer 28%igen Aufzahlung an Eduard Kzechaczek vergeben.

Die Schlußcollaudierung des Sammelcanales von der Hiezinger Hauptstraße bis zur Dommayergasse, wie die der Nothauslässe längs des Hiezinger Quais fand am 9. Juni 1897 statt.

In der Strecke von der Franzensgasse abwärts wurden die bestehenden Nothauslässe verlängert und mit dem regulierten Wienflusse in Verbindung gebracht; weiters wurden neue Überfallskammern eingeschaltet.

Mit der am 18. December 1897 erfolgten Vollendung des obersten Theiles erscheint der Bau des rechtsseitigen Sammelcanales abgeschlossen.

Was den linksseitigen Wienflusssammelcanal betrifft, so war es infolge der in das Jahr 1897 fallenden Durchführung der linken Widerlagsmauer der Wienflusssammelregulierung möglich, von dem ursprünglich projectiert gewesenen Zuge durch die Rauchfangkehrer-, Ullmann- und Diefenbachgasse abzugehen und den Canal in der ganzen Strecke von dem Ende des Penzinger Canales bei der Wehrgasse bis zur Gürtelstraße bei der Kaiser Josefsbrücke dicht an die linke Mauer zu legen.

Der Fortschritt dieser Theilstrecke ist naturgemäß an jenen der linken Mauer gebunden und wurden im Berichtsjahre nur einzelne Stücke flussabwärts von der Lobkowitzbrücke zur Ausführung gebracht.

Durch die Verbindung des Sammelcanales mit der linken Mauer wurde die Canalisierung der längs der künftigen Quaistraße zur Verbauung gelangenden Flächen sowie die Herstellung von Nothauslässen in genügender Zahl und mit guter Wirkung ermöglicht.

Infolge der Ausführung der linken Mauer mußte der Theil des Choleracanales in der Magdalenenstraße zwischen der Engel- und Theatergasse, der in die Widerlager der Wienflusssammelregulierung fiel, umgebaut werden. Der Umbau wurde noch im Berichtsjahre vollendet.

Die Rohrleitung zu der Unrathstation in Baumgarten mußte wegen der Verschüttung der Eisteiche verlängert werden und reicht nunmehr bis zu den Bassins des Baumgartner Bades. In Zukunft soll die Spülung der Unrathstation durch das Abwasser des Bades erfolgen. Das zur Wasserbeschaffung nothwendige Schöpfwerk, welches auf Grund der vorangegangenen wasserrechtlichen Verhandlung mit Erlaß der k. k. Bezirkshauptmannschaft Hiezing-Umgebung vom 17. Mai 1897, Z. 9946, genehmigt worden war, ist — mit Ausnahme der maschinellen Einrichtung — im Laufe des Jahres 1897 fertig gestellt worden.

Oberes Wienflußgebiet.

Das Hochwasser vom 29. und 30. Juli 1897 hatte im Wienflußgebiete oberhalb der Regulierungsanlagen große Verwüstungen angerichtet. Da bei den diesbezüglich von der k. k. Bezirkshauptmannschaft Hiezing-Umgebung vorgenommenen Begehungen constatirt wurde, daß in diesem Gebiete zahlreiche Uferbrüche, Holz- und Schutt-ablagerungen, Baumbestände u. v. vorhanden sind und überhaupt der Flußlauf völlig unregelmäßig ist, so wurde zufolge Gemeinderathsbeschlusses vom 26. October 1897 — wie bereits erwähnt — eine Petition an den Landtag gerichtet, in der um die baldige Durchführung einer einheitlichen Regulierung des oberen Wienflußgebietes gebeten wird.

Zur Überwachung dieses Gebietes und um besondere Übelstände zur Anzeige bringen zu können, wurde ein Aufsichtsorgan (Wienflussaufscher) bestellt, das anfangs November 1897 seinen Dienst angetreten hat.

B. Verkehrsmittel.

a) Lohnfuhrwerk.

Ziaker und Einspänner. — Die Revision der Betriebsordnung und insbesondere des in mehrfacher Hinsicht reformbedürftigen Taxtarifes für Ziaker und Einspänner, welche schon im Jahre 1893 in Angriff genommen wurde, ist auch in dieser Berichtsperiode noch nicht zu Ende geführt worden.

Ziaker. Die Anzahl der Ziakerlizenzen ist in der Berichtsperiode unverändert geblieben, und wurde während dieser Zeit auch kein neuer Ziakerstandplatz errichtet.

Einspänner. Die Anzahl der Einspännerlizenzen ist in der Berichtsperiode gleichfalls unverändert geblieben.

Folgende Einspänner-Standplätze wurden neu errichtet:

im II. Bezirke: in der Leopoldsgasse vor den Häusern Nr. 23 und 23a, ein Wechselstandplatz für 4 Einspännerwagen des Hauptstandplatzes II., Taborstraße, nächst der Karmeliterkirche, an Stelle des aufgelassenen Wechselstandplatzes in der Großen Schiffgasse, Ecke der Schiffamtsgasse; ferner vor dem Hause Nr. 1 der Klosterneuburgerstraße nächst dem Mathildenplatz, ein Anfahrstandplatz für 2 Wagen des Standplatzes in der Wallensteinstraße;

im VI. Bezirke: in der Mariahilferstraße vor dem Hause Nr. 1a, ein Wechselstandplatz für 2 Wagen des Hauptstandplatzes in der Stifftgasse;

im XIII. Bezirke: an der Ecke der Häuser Nr. 24 Hütteldorferstraße und Nr. 1 Breitenfeerstraße, ein Hauptstandplatz für 3 Wagen;

im XVIII. Bezirke: vor dem Hause Nr. 40 Gymnasiumstraße, ein Hauptstandplatz, an Stelle des aufgelassenen Standplatzes vor dem k. k. Bezirksgerichtsgebäude in derselben Straße;

im XIX. Bezirke: vor dem Hause Nr. 1 Prinz Eugengasse, ein Anfahrstandplatz für 2 Wagen des Hauptstandplatzes XVIII., Gymnasiumstraße Nr. 40.

Omnibus-Fuhrwerk. — Den allgemeinen Stellwagen-Verkehr besorgten in der Berichtsperiode 9 Unternehmer unter Verwendung von insgesamt 730 Lizenzen und zwar:

1. Die Wiener General-Omnibus-Gesellschaft mit 463 Lizenzen auf 36 Linien.
2. Die österreichische Omnibus-Gesellschaft mit 195 Lizenzen auf 15 Linien.
3. Gustav Bathelt mit 13 Lizenzen auf der Linie Salmansdorf—Hof und Salmansdorf—Währingerlinie.
4. Rudolf Fashold mit 10 Lizenzen auf der Linie Hiebing—Petersplatz.
5. Alois Hengl mit 15 Lizenzen auf der Linie Mauer—Wien (I., Lobkowitzplatz).
6. Therese Ritzler's Erben mit 16 Lizenzen auf der Linie Ottakring—Hof.
7. Johann Redler mit 1 Lizenz auf der Linie Fischamend—Wien (III., Hauptstraße).
8. Math. Köhringer mit 2 Lizenzen auf der Linie Schwchat—Wien (I., Wollzeile).
9. Rudolf Wannenmacher mit 15 Lizenzen auf der Linie Siebering—Hof.

Außerdem sind hier die Hotel-Omnibusse anzuführen, welche jedoch lediglich die Beförderung von Hotelgästen der nachbezeichneten Hotels von und zu den Bahnhöfen und Dampfschiff-Stationen besorgen dürfen. Solche Omnibusse besitzen: das Grand Hotel (2 Lizenzen), ferner die Hotels Metropole, Continental, Nummer, Belvedere, Imperial und Bristol (je 1 Lizenz).

Eine nicht unbeträchtliche Erweiterung erfuhr der Stellwagenverkehr im Berichtsjahre durch die Eröffnung der nachbezeichneten neuen Linien:

1. Ziegelofengasse—Brigittaplatz (Österreichische Omnibus-Gesellschaft).
2. Himbergerstraße—Westbahnhof (Wiener General-Omnibus-Gesellschaft).
3. Hezendorf—Englischer Hof (Wiener General-Omnibus-Gesellschaft).
4. Leopoldau—Wien, I., Bedlitzgasse (Franz Thienel).
5. Ober-Döbling—Valeriestraße (Wiener General-Omnibus-Gesellschaft).
6. Laxenburgerstraße—Hernalserlinie (Wiener General-Omnibus-Gesellschaft).
7. Nordwestbahnhof—Hernalserlinie (Wiener General-Omnibus-Gesellschaft).
8. Süd- und Staatsbahnhof—Franz Josefs-Bahn (Wiener General-Omnibus-Gesellschaft).

Verlängert wurden:

1. Die Route Baumgarten—Johannstraße von der Johannstraße bis zum Schwender.
2. Die Route Nordbahnhof—Südbahnhof vom Südbahnhofs bis zur Laxenburgerstraße (durch die Himberger- und Simmeringerstraße).
3. Die Route Hernalserlinie—Nordwestbahn und
4. Die Route Hernalserlinie—Laxenburgerstraße von der Hernalserlinie bis zum Standplatze in der Wichtelgasse.
5. Die Route Südbahn—Währing, von Währing bis zur Hochschule für Bodencultur.

Außerdem wurde der Wiener General-Omnibus-Gesellschaft die Bewilligung erteilt, versuchsweise mit 8 Lizenzen der Route Meidling—Prater vom Stefansplatz aus durch die Rothenthurmstraße über die Ferdinandsbrücke durch die Taborstraße zum Nordwestbahnhofs zu verkehren; weiters wurde derselben Gesellschaft bewilligt, daß die Hälfte der auf der Linie Hiezing—Petersplatz verkehrenden Stellwagen ab Spiegelgasse über den Stefansplatz, die Rothenthurmstraße, den Hohen Markt zur Wipplingerstraße und zwar bis zum Hause Nr. 41 dieser Straße weiter fahren darf.

Verkehrsrücksichten veranlaßten die Umlegungen, beziehungsweise Abänderungen der nachbezeichneten Stellwagenrouten:

1. Betreffs der Route „Simmering—Franz Josefsbahnhof“ wurde infolge Auflassung des Stellwagen-Standplatzes am Morzinplatz die Fahrstrecke dahin abgeändert, daß die Stellwagen künftighin durch die Rothenthurmstraße über den Hohen Markt zur Wipplingerstraße und durch dieselbe, sowie die Schlick- und Porzellangasse zum Franz Josefsbahnhofs zu verkehren haben.

2. Betreffs der von Neugersthof zur Sofienbrücke verkehrenden Stellwagen wurde auch für die Rückfahrt die Löwengasse und die Madetzkystraße (statt Marxergasse und Invalidenstraße) bestimmt.

3. Die Auflassung des Stellwagen-Standplatzes in der Schiffsamtsgasse, beziehungsweise die Verlegung desselben auf den Börseplatz hatte eine Abkürzung der Route der von Pöckleinsdorf verkehrenden Stellwagen insoferne zur Folge, als dieselben statt bis zur Schiffsamtsgasse nun nur mehr bis zur Börse verkehren.

Außer Verkehr gesetzt wurden die Stellwagenlinien Baumgarten—Penzing und Segendorf—Meidling (Gasthof zum Hasen).

Innerhalb des Berichtsjahres sind folgende Stellwagen=Standplätze neu errichtet worden: Im I. Bezirke: Wipplingerstraße Nr. 39—41; im II. Bezirke: beim Landungsplatz der Donau=Dampfschiffahrts=Gesellschaft am Praterquai; im XIII. Bezirke: bei der Endstation der Dampftramway nächst der Kaiser Franz Josefsbrücke.

Zur Auflassung kamen die Stellwagen=Standplätze am Morzinplatz im I. und in der Schiffamtsgasse im II. Bezirke.

Außer dem regulären wurde ein zeitweiliger Stellwagen=Verkehr anlässlich der Kochkunstausstellung, des Sängerbundfestes, des Blumen- und Radfahrercorcos, der Ruderregatta, dann zur Zeit des Gräberbesuches am 1. und 2. November von und zu den Friedhöfen unterhalten.

b) Verkehr auf dem Wiener Donaucanale.

Dampfschiffe. — Mit Statthaltereierlass vom 15. Jänner 1897, Z. 1667, war der Direction der Donau=Dampfschiffahrts=Gesellschaft aufgetragen worden, bei ihren Dampfern auf dem Donaucanale nur mit Coaks zu feuern. Über eine Eingabe seitens dieser Gesellschaft wurde jedoch seitens der k. k. n.-ö. Statthalterei mit Erlaß vom 8. December 1897, Z. 94.129, zugestanden, auf den den Wiener Donaucanal befahrenden Dampfern bei Verwendung des Langer'schen Rauchverzehrungs=Apparates auch die Kohlenfeuerung zu verwenden, insolange keine Klagen über Rauchbelästigung erhoben werden.

Überföhren. — Die k. k. n.-ö. Statthalterei hat mit Erlaß vom 2. October 1897, Z. 85.875, die von der Allgemeinen österreichischen Baugesellschaft ange suchte Verlängerung der mit dem Erlasse vom 30. Juli 1891, Z. 45.801, erteilten Bewilligung zum Betriebe einer Kahnüberföhr im Wiener Donaucanale zwischen dem IX. und II. Bezirke zur unentgeltlichen Beförderung, ausschließlich der in der Dampf säge Brigittenuerlände Nr. 217 beschäftigten Beamten und Hilfsarbeiter, bis zum 31. Juli 1901 gegen Widerruf genehmigt.

Ferner wurde laut eines Erlasses derselben Behörde vom 19. April 1897, Z. 31.610, dem Johann Wohlmut die mit Statthaltereierlass vom 10. Februar 1896, Z. 78.796, verliehene Concession zum Betriebe einer Personenüberföhr über die Donau zwischen Rusdorf und Jedleseer mittels eines Benzinmotors bis zum 31. December 1901 verlängert und gleichzeitig auf Johann Wohlmut und Josef Breier übertragen.

Ferner wurde der Theresia Leeb, Witwe nach dem Überföhrunternehmer Joh. G. Leeb über ihr Ansuchen die Bewilligung zum Betriebe einer Kollüberföhr im Wiener Donaucanale zwischen dem II. und III. Bezirke bei der Krieglergasse, gegenüber dem sogenannten Schüttelburchgange im k. k. Prater bis zum 15. Mai 1900 erteilt.

Endlich wurde mit Statthaltereierlass vom 31. December 1897, Z. 114.576, dem Wilhelm Raschauer die Concession zum Betriebe der Personenüberföhr mit dem Propeller „Pfeil“ im Donaucanale, zwischen der Rothenturmstraße und der Lilienbrunnngasse bis Ende 1898 verlängert.

C. Straßenpolizei.

Zur Regelung des Straßenverkehrs wurden vom Magistrate im Laufe des Berichtsjahres folgende Kundmachungen erlassen:

Mit Kundmachung vom 24. März, Z. 160.907 ex 1896 wurde das Befahren des Marktplazes in der Schwendergasse im XIV. Bezirke an den Markttagen während der Marktstunden mit anderem als Marktfuhrwerk verboten.

In der Kundmachung vom 24. März Z. 167.810 ex 1896 wurde das Befahren der Starhembergasse im IV. Bezirke in der Strecke zwischen der Rainergasse und Mayerhofgasse mit Lastenfuhrwerk, welches zu, bzw. von der Wiedner Hauptstraße verkehrt, verboten.

Am 8. Juli 1897 wurde zu Z. 120.219 in den engen, zwischen den Gassenfronten der Häuser Nr. 17 und 18 gelegenen Theilen der Hechtengasse im IV. Bezirke vom 1. August 1897 an der Verkehr von Fuhrwerk aller Art untersagt.

Das Verbot der Befahrung der Straße längs der Akademie der bildenden Künste zwischen dieser und den Gartenanlagen am Getreidemarkt im I. Bezirke mit schwerem Fuhrwerk wurde mit Magistratsbeschluss vom 24. September 1897, Z. 215.431 aufgehoben.

Mit Verordnung der k. k. n.-ö. Statthalterei vom 13. April 1897, Z. 34.114, wurden für Niederösterreich provisorische Bestimmungen bezüglich des Radfahrens auf öffentlichen Straßen und Wegen mit der Wirksamkeit vom 1. Mai 1897 erlassen. Die Fahrräder wurden dem übrigen leichten Fuhrwerke gleichgestellt, den Radfahrern wurde unter Aufhebung des Nummernzwanges volle Fahrfreiheit auf den Straßen gewährt.

Bis zur Erlassung gesetzlicher, das Fahren mit dem Fahrrad auf öffentlichen Straßen und Wegen regelnder Bestimmungen wird aus Rücksichten für die öffentliche Sicherheit und auf Grund der bestehenden strafengesetzlichen Bestimmungen verordnet:

§ 1.

Das Fahrrad in seinen verschiedenen Gestalten ist als leichtes Fuhrwerk im Sinne der niederösterreichischen Straßenpolizeiordnung für die öffentlichen, nicht ärarischen Straßen vom 10. October 1875, L.-G. und B.-Bl. Nr. 62, und der niederösterreichischen Straßenpolizeiordnung für die Reichsstraßen vom 8. April 1888, L.-G. und B.-Bl. Nr. 27, zu behandeln und genießt dessen Rechte.

Mit dem Fahrrad dürfen, abgesehen von den in den §§ 3 und 9 festgesetzten Ausnahmen, alle öffentlichen Fahrstraßen und Gemeindefahrwege befahren werden.

§ 2.

Mit dem Zweirade dürfen außerhalb geschlossener Ortschaften, abgesehen von den in den §§ 3 und 9 vorgesehenen Fällen, auch die Straßenbanquette befahren werden.

Die Benützung von öffentlichen Fußwegen mit dem Zweirade ist nur auf Grund ausdrücklicher Gestattung der berufenen Behörden und Corporationen zulässig.

§ 3.

Wo längs öffentlichen Straßen eigene Radfahrwege für das Zweirad vorhanden sind, haben die Radfahrer nur diese Fahrbahn zu benützen.

§ 4.

Die Bestimmungen der §§ 10, 13, 14, 16, 17, 20 und 21 der niederösterreichischen Straßenpolizeiordnung für die öffentlichen, nicht ärarischen Straßen vom 10. October 1875, L.-G.- und V.-Bl. Nr. 62, beziehungsweise der §§ 7, 10, 11, 12, 15 und 16 der provisorischen Straßenpolizeiordnung für die Reichsstraßen im Erzherzogthume Oesterreich unter der Enns vom 8. April 1888, Z. 19.611, L.-G.- und V.-Bl. Nr. 27, endlich die Bestimmungen des § 21 der Verordnung der n.-ö. Statthalterei vom 1. December 1891, L.-G.- und V.-Bl. Nr. 53, betreffend die Betriebsordnung für die Zweispänner (Fiaker) und Einspänner im Wiener Polizeirayone haben auf das Fahren mit dem Fahrrad analoge Anwendung zu finden.

§ 5.

Radwettfahren auf öffentlichen Straßen sind als den Verkehr auf denselben behindernd (§ 13 der niederösterreichischen Straßenpolizeiordnung für die öffentlichen, nicht ärarischen Straßen, beziehungsweise § 10 der niederösterreichischen Straßenpolizeiordnung für die Reichsstraßen) im allgemeinen verboten.

Eine ausnahmsweise Bewilligung kann über ein die Zustimmung der betreffenden Straßenverwaltung nachweisendes Ansuchen im Polizeirayon Wien von der Wiener Polizeidirection, außerhalb desselben aber von den zuständigen politischen Bezirksbehörden unter den erforderlichen, in jedem einzelnen Falle festzusetzenden Bedingungen ertheilt werden.

§ 6.

Alle Gattungen Räder müssen mit einer sicher wirkenden Handbremse versehen sein (§ 10 der niederösterreichischen Straßenpolizeiordnung für die öffentlichen, nicht ärarischen Straßen, beziehungsweise § 7 der niederösterreichischen Straßenpolizeiordnung für die Reichsstraßen), welche an der Lenkstange in solcher Weise angebracht ist, daß sie sofort in Thätigkeit gesetzt werden kann.

Vom Beginne der Dunkelheit bis zur Morgendämmerung müssen alle Gattungen Fahrräder mit einer beleuchteten Laterne versehen sein (§ 20 der niederösterreichischen Straßenpolizeiordnung für die öffentlichen, nicht ärarischen Straßen, beziehungsweise § 15 der niederösterreichischen Straßenpolizeiordnung für die Reichsstraßen), welche am Kopfe der Maschine vor dem Körper des Fahrers angebracht sein muß und keine farbigen Gläser haben darf.

An anderen Stellen des Rades dürfen beleuchtete Laternen nicht angebracht sein.

Außerdem muß jedes Fahrrad bei der anderen Handhabe der Lenkstange mit einer laut tönenden Glocke versehen sein.

§ 7.

- a) Der Radfahrer hat langsam, das ist in einem solchen Tempo, welches ein rüstiger Fußgänger noch einhalten kann, zu fahren: Beim Einbiegen aus einer Straße in eine andere und beim Übersehen von Straßenkreuzungen innerhalb geschlossener Ortschaften, oder wo sonst größere Menschenansammlungen, insbesondere auch Truppenaufzüge, feierliche Umzüge, kirchliche Functionen, Leichenbegängnisse u. c. es nothwendig machen.
- b) Der Radfahrer darf innerhalb geschlossener Ortschaften oder in sonst frequenten Straßen nur mit der Lenkstange in beiden Händen, die Füße auf den Pedalen, mit dem Fahrrad fahren.
- c) Schnellfahren, das ist ein das Tempo eines im frischen Trab fahrenden Wagens überschreitendes Fahren, ist innerhalb der geschlossenen Ortschaften verboten.
- d) Der Radfahrer hat auf Fußgänger, Reitpferde, Zug- und andere Thiere im Falle des Vorfahrens, insbesondere beim Einbiegen in Straßen und beim Kreuzen der letzteren, zu achten und das Warnungssignal mit der Handglocke stets rechtzeitig zu geben. Bei stärkerer Straßenfrequenz, namentlich in geschlossenen Ortschaften, dürfen die Radfahrer nur einzeln, einer hinter dem anderen, fahren.
- e) Die Mitnahme von kleinen Kindern auf dem Fahrrad ist verboten.

Ebenso ist es untersagt, Hunde mit einer Leine an das Rad zu binden und nachlaufen zu lassen.

§ 8.

Rahmen, Speichen und Felgen, sowie die Laternen aller im öffentlichen Verkehr zu verwendenden Radfahrzeuge dürfen weder in der Weise poliert, noch so vernickelt sein, daß sie in der Sonne glitzern.

§ 9.

Der k. k. Polizei-Direction in Wien und den Ortspolizeibehörden bleibt es vorbehalten, auf einzelnen Fahrstraßen innerhalb der geschlossenen Ortschaften, dann wenn die Straßen besonders enge und gleichzeitig stark frequentiert sind, für die Zeit des starken Verkehrs oder aus sonstigen öffentlichen Rücksichten, das Fahren sowie eventuell auch das Schieben der Fahrräder ganz oder für eine bestimmte Zeit zu verbieten.

Durch solche Verbote darf jedoch der Durchgang durch ganze Orte oder auch nur durch Ortsteile, sowie die Zubringung von Fahrrädern in die in solchen Ortsteilen gelegenen Häuser nicht unmöglich gemacht werden (§ 20 des Gesetzes vom 19. April 1894, L.-G.- u. B.-Bl. Nr. 20, betreffend die Herstellung und Erhaltung der öffentlichen, nicht ärarischen Straßen und Wege, und § 26, Punkt 3 der niederösterreichischen Gemeindeordnung vom 31. März 1864, L.-G.- u. B.-Bl. Nr. 5).

Derlei Fahrverbote sind in Wien von der k. k. Polizei-Direction in der üblichen Weise kundzumachen. In allen anderen Orten des Landes sind dieselben an den einzelnen in Betracht kommenden Straßen und Plätzen auf Anschlagtafeln ersichtlich zu machen.

§ 10

Bei Beanständungen durch Sicherheits- oder Straßenaufsichtsorgane ist der Radfahrer verpflichtet, sofort abzusitzen.

Übertretungen der Vorschriften dieser Radfahrordnung sind, insofern sie nicht unter das allgemeine Strafgesetz fallen, oder nach Maßgabe der für das Erzherzogthum Österreich unter der Enns gültigen Straßenpolizeiordnungen vom 10. October 1875, L.-G.- u. B.-Bl. Nr. 62, und vom 8. April 1888, L.-G.- u. B.-Bl. Nr. 27, zu ahnden sind, nach der Ministerialverordnung vom 30. September 1857, R.-G.-Bl. 198, zu bestrafen.

Radfahrer, welche bei der Beanständung sich über ihre Identität nicht documentarisch (Paß, Legitimationskarten, Arbeitsbuch u. dgl.) auszuweisen vermögen, sind verbunden, dem beanständigenden Organe, das Rad schiebend, in das nächstgelegene Amtslocale der zuständigen Sicherheitsbehörde zu folgen und über Aufforderung dieser die Sicherstellung des Strafbetrages, eventuell durch Zurücklassung des Fahrrades, zu leisten.

§ 11.

Alle activen Personen der bewaffneten Macht und der Gendarmerie sind den Vorschriften dieser Radfahrordnung nur insofern unterworfen, als sich dieselben außer der militärischen Action befinden oder sich beim Radfahren der Civilkleidung bedienen.

Aber auch in diesen Fällen ist sich bei Beanständungen auf die Erstattung der Anzeige an die zuständige Militärbehörde zu beschränken.

§ 12.

Diese Verordnung tritt mit 1. Mai 1897 in Kraft und werden mit diesem Zeitpunkte alle mit derselben nicht im Einklange stehenden, für einzelne Gebietsteile Niederösterreichs erlassenen, das Radfahren betreffenden Bestimmungen (Radfahrordnungen u. s. w.) außer Wirksamkeit gesetzt.

Specielle Anordnungen für den Wiener Polizeirayon hat die k. k. Polizei-Direction auf Grund des § 9 der vorbezeichneten Verordnung mit Kundmachung vom 26. April 1897 erlassen, die hauptsächlich das Verbot des Befahrens einzelner Straßen und Plätze unbedingt oder für eine bestimmte Tageszeit betreffen.

Die k. k. Polizei-Direction Wien hat nach mit dem Wiener Magistrate gepflogenen Einvernehmen die Inbetriebsetzung von zwei Benzin-Motorwägen, System Benz & Co. in Mannheim, in den Straßen Wiens mit Ausnahme des durch die innere

Seitenfahrbahn der Ringstraße und dem Franz-Josefs-Quai begrenzten Theiles der Inneren Stadt, dann der k. k. Hof-Alleen und Hofstraßen und des k. k. Praters mit Note vom 8. Februar 1897, Z. 16.109, unter folgenden Bedingungen gestattet:

1. Hinsichtlich der Fahrgeschwindigkeit ist sich an die für den Wagenverkehr überhaupt geltenden Bestimmungen zu halten und sind die allgemeinen Fahrvorschriften auch bezüglich des Vorfahrens, des Ausweichens, des Schrittfahrens an bestimmten Stellen, und der Wagenbeleuchtung zur Abend- und Nachtzeit — unter Ausschluss der Verwendung farbiger Gläser — genau zu beachten.

2. Der Lenker des Wagens hat auf die ihm entgegenkommenden Reit- und Wagenpferde zu achten und wenn er ein Stußigwerden (Scheuwerden) derselben wahrnimmt, mit der Fahrt so lange einzuhalten, bis jede Gefahr beseitigt ist.

3. Der jeweilige Lenker des Wagens hat sich vor einer von der k. k. Polizei-Direction ein-zuberufenden Commission einer mit einer Probefahrt verbundenen praktischen Prüfung zu unter-ziehen, bei welcher er die volle Kenntnis des Motors und seiner Bedienung, namentlich aber eine vollkommen zureichende Fertigkeit in der Lenkung des Wagens nachzuweisen hat.

Die Kosten der Commission haben die Gesuchsteller zu tragen.

Jeder geprüfte Lenker hat das Certificat, mit welchem ihm die Fahrberechtigung bestätigt worden ist, bei seinen Fahrten stets bei sich zu tragen und auf Verlangen Aufsichtsorganen vor-zuweisen.

4. Die Inbetriebsetzung von weiteren Benzin-Motorwagen desselben Systemes und der-selben Typen unterliegt auch fernerhin der polizeilichen Bewilligung.

Die k. k. Polizei-Direction behält sich für jeden einzelnen Fall die Entscheidung vor, ob, insofern es sich um bereits erprobte Typen handelt, von einer besonderen commissionellen Prüfung abgesehen werden kann.

5. Desgleichen behält sich die k. k. Polizei-Direction vor, die Bestimmungen dieser Bewilligung nach Umständen abzuändern, eventuell bei sich ergebenden Umständen diese Bewilligung ganz zurückzuziehen.

Nachträglich wurde zufolge Note der k. k. Polizei-Direction Wien vom 8. März 1897, Z. 28.561, die Beobachtung der folgenden Vorschrift aufgetragen:

Das Nachfüllen des Benzinbehälters im Wagen mit frischem neuen Benzin darf niemals auf der Straße, beziehungsweise an einem dem öffentlichen Verkehre dienenden Orte stattfinden.

Das Nachfüllen hat bei Tag und an einem vom öffentlichen Verkehre abgeschlossenen feuerficheren Orte zu geschehen. Diese Vorsichtsmaßregel ist wegen der außerordentlich leichten Ver-flüchtigung des Benzins, der leichten Entzündlichkeit desselben und der raschen Bildung explosibler Gemenge genauestens einzuhalten. Weiters wird behufs Vermeidens des Ausströmens von Benzin-dämpfen auf den sicheren und dichten Verschluss des am Wagen selbst untergebrachten Benzin-gefäßes und des sogenannten Vergasers zu achten sein.

Bezüglich der Trottoir-Besprißung und Reinigung wurde von dem Magistrat am 24. März folgende Kundmachung erlassen:

Auf Grund des Circulars der k. k. n.-ö. Landesregierung vom 28. April 1799, und des § 93 des Gemeindestatutes für die k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vom 19. December 1890, L.-G.-Bl. Nr. 45, werden die Eigenthümer, Administratoren oder Beforger der Häuser, der Bau-gründe oder sonstigen Plätze sowohl in der Inneren Stadt, als auch in den übrigen Gemeinde-bezirken, in den Bezirken XI, XII, XIII, XIV, XV, XVI, XVII, XVIII und XIX nur innerhalb der verbauten, geschlossenen Bezirkstheile verpflichtet, die Fußwege in der ganzen Ausdehnung ihrer Realität, und zwar ohne Unterschied, ob dieselben gepflastert oder ungepflastert sind, in der Zeit vom 15. April bis 15. October bei trockener Witterung täglich zweimal, und zwar vormittags zwischen 7 und 8 Uhr, nachmittags zwischen 2 und 3 Uhr besprißen, bei nasser Witterung aber vom Rothe reinigen zu lassen. Von dieser Verfügung sind auch die Fußwege vor den öffentlichen Gebäuden nicht ausgenommen.

Das Reinigen (Rehren) der Fußwege ist bei trockener Witterung erst nach dem Bespritzen dieser Wege vorzunehmen.

In engen Gassen, in denen keine abgegrenzten Fußwege bestehen, ist längs der betreffenden Realität ein Flächenraum in der Breite von mindestens 1.25 m zu bespritzen, beziehungsweise zu reinigen.

In jenen Theilen des X. bis XIX. Bezirkes, in welchen dem Eigenthümer der Realität das zur Bespritzen erforderliche Wasser nicht zur Verfügung steht, kann der Bezirksamtsleiter nach Bedarf von der Verpflichtung zur Bespritzen der Fußwege entheben.

Die Nichtbefolgung der Anordnung dieser Kundmachung wird vom Magistrate nach dem erwähnten Circulare der k. k. n.-ö. Landesregierung und nach § 93 des Gemeindestatutes mit einer Geldstrafe bis zum Betrage von 200 fl. ö. W. oder mit einer Arreststrafe bis zu 14 Tagen geahndet.

Zur Vermeidung von Unglücksfällen, welche bei Schneefall oder Glätteis für die Fußgeher entstehen könnten, wurde vom Magistrate mit Kundmachung vom 7. October 1897, auf Grund der Regierungsverordnung vom 14. Jänner 1837, Z. 2879 und des § 93 der Gemeindeordnung für Wien Folgendes verordnet:

1. Die Eigenthümer, Administratoren, Pächter oder Besorger der Häuser, der Baugründe oder sonstigen Plätze in sämmtlichen Bezirken Wiens, in den Bezirken X bis inclusive XIX nur innerhalb der verbauten, geschlossenen Bezirkstheile, haben bei einem Schneefalle das Trottoir oder den Gehweg längs ihrer Realität schleunigst vom Schnee reinigen und sohin, wenn das Trottoir oder der Gehweg gepflastert ist, allsogleich mit Sand oder Asche bestreuen zu lassen. Bei Glätteis ist das Trottoir oder der Gehweg jederzeit allsogleich mit Sand oder Asche bestreuen zu lassen.

Ist das Trottoirpflaster über 2 m breit, so ist von Seite der Hauseigenthümer, Administratoren, Pächter oder Hausbesorger dasselbe nur in einer Breite von 2 m von der Hausflucht gegen die Straße vom Schnee und Eis reinigen und mit Sand oder Asche bestreuen, bei Glätteis aber das Trottoir in seiner ganzen Breite bestreuen zu lassen.

In Gassen, wo keine eigentliche Trottoirpflasterung besteht, ist von Seite der Hauseigenthümer, Administratoren und Pächter ein Fußweg von mindestens 1.25 m in der Breite längs ihrer Realität reinigen und bei Glätteis bestreuen zu lassen.

2. Bei einem während der Nacht eingetretenen Schneefalle, Frost oder Glätteis hat die Reinigung, Aufeisung oder Bestreuung jedesmal zeitlich früh, und zwar längstens bis 7 Uhr morgens, bei fortwährendem Unwetter aber auch wiederholt während des Tages, und zwar in der Art zu geschehen, daß die Trottoirs und Gehwege stets gefahrlos begangen werden können.

3. Der Schnee aus den Realitäten und von den Dächern darf nicht auf die Straße abgelagert werden, sondern ist, wenn kein anderer Privatplatz zur Verfügung steht, auf die angewiesenen Abladepätze zu bringen. Der Transport hat in der Weise zu geschehen, daß ein Herabfallen des Schnees auf die Straße vermieden wird.

Das Herabwerfen des Dachschnees hat mit aller nöthigen Vorsicht gegenüber den Passanten und zu einer Zeit zu erfolgen, in welcher die Passage eine weniger frequente ist.

4. Die Nichtbefolgung dieser Anordnung wird von den magistratischen Bezirksämtern nach der erwähnten Regierungsverordnung und nach § 93 des Gemeindestatutes vom 19. December 1890, L.-G. und V.-Bl. Nr. 45, mit einer Geldstrafe bis zum Betrage von 200 fl. ö. W. oder mit einer Arreststrafe bis zu 14 Tagen an dem Schuldtragenden geahndet. Nach Maßgabe einzutretender Umstände wird in Fällen der unterlassenen Aufeisung, sowie der unterlassenen Bestreuung die Anzeige an das competente Strafgericht geleitet und in allen Fällen dieser Unterlassungen die nöthige Verfügung auf Gefahr und Kosten der Säumigen getroffen werden.

Die k. k. Sicherheitswache ist beauftragt, damit die am Morgen vorzunehmende erste Reinigung und Bestreuung der Gehwege rechtzeitig erfolge, auf ihrem in den frühen Morgenstunden vorzunehmenden Rundgange die Verpflichteten etwa durch Läuten an der Hausglocke an ihre diesfällige Obliegenheit zu erinnern und Zuwiderhandelnde zur Strafamtshandlung anzuzeigen. Den städtischen Aufsichtsorganen steht das gleiche Anzeigerecht zu.

Benützung städtischen Straßengrundes durch Private. — Zur Anbringung von Gewölbsportalen, Schaukästen, Sonnenschutzplachen, Gewölbsportal-Laternen, welche städtischen Straßengrund in Anspruch nehmen, beziehungsweise in den Luftraum der öffentlichen Straßen hineinragen, ist die Bewilligung des Magistrates erforderlich. Solche Bewilligungen wurden erteilt zur Anbringung von: Gewölbsportalen mit Plachen 173, Gewölbsportalen ohne Plachen 90, Schaukästen 185, Sonnenschutzplachen 127, Gewölbsportal-Laternen 558.

Die Zahl der vom Magistrate, beziehungsweise den magistratischen Bezirksämtern gefällten Straferkenntnisse wegen Übertretung von straßen-, sicherheits- und reinlichkeits-polizeilichen Vorschriften bezifferte sich im Jahre 1897 mit 7649.

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

Das für den dienstlichen Verkehr der Gemeinde Wien bestehende Netz von Telegraphen-, Telephon- und Signalleitungen, wovon der größte Theil in den Dienst der Feuerwehr gestellt ist, hat im Berichtsjahre eine Erweiterung von 38 km erfahren, wovon 10 km auf Luft- und 28 km auf Kabel-Leitungen entfallen. Der Gesamtbestand der städtischen Telegraphen- und Telephon-Leitungen betrug Ende des Jahres 1897: 652 km. Die Gesamtzahl der Feuerwehr-Telephonstationen belief sich zur selben Zeit auf 197.

Die bereits im Jahre 1896 mit der k. k. Post-Direction, beziehungsweise dem k. k. Handelsministerium begonnenen Berathungen wegen Benützung städtischen Grundes zur Herstellung von Telegraphen- und Telephonleitungen wurden fortgesetzt, haben jedoch im Berichtsjahre noch nicht ihren Abschluß gefunden.

Am Ende des Jahres 1897 war die Gemeinde Wien Abonntin von 63 staatlichen Telephonsprechstellen.

Behufs Bewilligung von Kabellegungen, Aufstellung von Leitungsmasten, Kabelthürmen zc. auf städtischen Gründen wurden im Laufe des Jahres 1897 13 Local-Commissionen und 50 Erhebungen vorgenommen.

Die Rohrpostanlagen haben in diesem Jahre keine Erweiterung erfahren.